



DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 14

DEUXIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1912-13



VOLUME XLVII

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

DEUXIEME SESSION, DOUZIEME PARLEMENT, 1912-13.

A

A

B

C

D

D

D

D

D

D

D

P.

Q

R

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME A.

Cinquième recensement du Canada, 1911. Etendue et population par provinces, districts et sous-arrondissements. Vol. 1.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Volume I, parties A à J. Volume II, parties K à U. Volume III, parties V à Y. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présentés le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White.

Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 3 février 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 10 mars 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 20 mai 1913, par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1911. Présentée par l'honorable M. White, le 26 novembre 1912.

Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1911. Présenté par l'honorable M. White, le 26 novembre 1912.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1912. Présenté par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1912. Présenté par l'honorable M. White.

Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

(Ce volume est relié en deux parties.)

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 30 janvier 1913, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 12 décembre 1912, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie III. Commerce du Canada avec les pays étrangers autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 15 janvier 1913, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie IV. Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 17 février 1912, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*d*. Rapport de la Commission des grains. Statistiques des céréales, etc. Présenté par l'honorable M. Foster, le 3 février 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie VI. Services de paquebots subventionnés. Présenté, 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté, 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. (Accise, Partie I). Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Nantel.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur, pour l'exercice terminé le 31 mars 1912. Partie II. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapport, relevés et statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie III. Falsification des substances alimentaires. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté, 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 25 mars 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1911. (Annexe du rapport du ministère de l'Agriculture pour l'année 1911). Présentées par l'honorable M. Borden, le 2 juin 1913.. .. .. *..Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

18. Relevé de la douzième élection générale pour la Chambre des Communes du Canada, tenue les 14 et 21 septembre 1911. Présenté par l'honorable l'Orateur, le 27 novembre 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18*a*. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Communes, durant 1912. Présenté par l'honorable l'Orateur, le 10 mars 1913.
Imprimé pour la distri' 'ion et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Partie I. Présenté le 4 décembre 1912, par l'honorable M. Rogers. Partie II. Emmagasinage de l'eau de la rivière Ottawa et nivellement géoditique.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

(Ce volume est relié en deux parties.)

19*a*. Rapport de la Commission sur les voies navigables internationales.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1911 au 31 mars 1912. Présenté le 13 décembre 1912, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1912. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 15 avril 1913.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1912. Présentée le 16 janvier 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20*c*. Le septième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1912. Présenté le 25 novembre 1913, par l'honorable M. Cochrane.. .. .. *..Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

20*d*. Statistique des téléphones du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912. Présentée le 17 février 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912. Présentée le 12 février 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1912. Présentée le 7 février 1913, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

21. Quarante-cinquième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice 1911-1912. (Marine). Présenté le 16 décembre 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*a*. Onzième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 31 juin 1912. Présenté, le 11 avril 1913, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

21*b*. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1912. Présentée, 1913.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

21*c*. Supplément au quarante-cinquième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1911-1912—division de la Marine—Influence des icebergs et de la terre sur la température de la mer. Présenté le 17 février 1913, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Quarante-cinquième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries). 1912. Présenté le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Rrapport du Président de la Commission de l'Inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 3 décembre 1912, par l'honorable M. Pelletier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 27 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

25*a*. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur pour l'exercice clos le 31 mars 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

25*b*. Rapport annuel de la division du Service topographique, ministère de l'Intérieur, 1911-1912. Présenté le 6 juin 1913, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*d*. Rapport du levé hydrographique (jaugeage de certains cours d'eau) pour l'année civile 1911.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile 1912. Présenté le 29 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines pour l'année civile 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 29 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1912. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 3 décembre 1912, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29*a*. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

29*b*. Rapport de la division des Archives du ministère du secrétaire d'Etat pour l'année 1912. Présenté le 2 juin 1913, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1912. Présentée le 3 décembre 1912, par l'honorable M. Coderre.. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

31. Quatrième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada pour la période comprise entre le 1er septembre 1911 et le 31 août 1912. Présenté le 24 janvier 1913, par l'honorable M. Coderre.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 24.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 24 avril 1913, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1912. Présenté le 31 novembre 1912, par l'Orateur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 27 novembre 1912, par l'honorable M. Doherty.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 14 janvier 1913, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Cinquième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*c*. Rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes sur les coalitions pour l'exercice clos le 31 mars 1912... .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 25.

37. Huitième rapport annuel des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 12 décembre 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25—*Suite.*

38. Rapport du département du Service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Relevé des dépenses au compte des "Dépenses diverses imprévues", du 1er avril au 21 novembre 1912, conformément à la Loi des subsides de 1912. Présenté le 25 novembre 1912, par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

40. Etat des décisions du conseil du Trésor, aux termes de l'article 44 de la Loi du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 26 novembre 1912 par l'honorable M. White.
Pas imprimé.

41. Relevé conforme à l'article 17 de la Loi d'assurance du Service civil, pour l'année expirée le 31 mars 1912. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White..*Pas imprimé.*

42. Rapport des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, pour l'exercice terminé le 31 mars 1912. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White.
Pas imprimé.

43. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement pour l'exercice 1912-1913. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. White.
Pas imprimé.

44. Sommaire de l'administration des fonds de pensions et de retraite, dans le service civil, pour l'année expirant le 31 décembre 1912, indiquant les noms, le grade, le salaire, la durée de service, l'allocation et la cause de la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et spécifiant si la vacance a été remplie par avancement, ou par une nouvelle nomination, ainsi que le salaire du nouveau fonctionnaire. Présenté le 26 novembre 1912 par l'honorable M. White.. .. ..*Pas imprimé.*

45. Relevé (en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné) des copies de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance concernant le chemin de fer Pacifique-Canadien qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882, depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution. Présenté le 26 novembre 1912, par l'honorable M. Roche.
Pas imprimé.

45*a*. Relevé des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au cours de l'année terminée le 1er octobre 1912. Présenté par l'honorable M. Roche, le 14 janvier 1913.. .. ..*Pas imprimé.*

45*b*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 27 janvier 1913 pour une copie de toutes les requêtes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'effet d'être autorisée à émettre de nouvelles actions du fonds capital, adressées au Gouverneur en conseil, et de toute la correspondance à ce sujet. Présentée le 16 avril 1913, par l'honorable M. Coderre.. .. ..*Pas imprimée.*

46. Réponse à ordre du 18 mars 1912, copie de tous rapports faits par les inspecteurs des agents chargés du placement des immigrants, tant domestiques qu'ouvriers de ferme, dans Ontario et Québec, pendant les années 1910 et 1911. Présentée le 27 novembre 1912, par M. Sutherland.. .. ..*Pas imprimée.*

47. Réponse à ordre du 11 mars 1912, copie de tous télégrammes, lettres ou autres documents en rapport avec des plaintes de quelque nature que ce soit, portées contre les agents à commission chargés de trouver de l'emploi pour des ouvriers de ferme dans l'Ontario, ainsi que contre des personnes travaillant pour le compte d'aucune agence dans l'Ontario, au cours des années 1910 et 1911. Présentée le 27 novembre 1912, par M. Sutherland.
Pas imprimée.

48. Copie de l'ordre en conseil 1275 du C. P. en date du 13 mai 1912: Indemnité à être payée aux hommes de la Marine Royale Canadienne qui deviendront invalides à la suite de blessures ou de maladies contractées au cours des exercices, des instructions ou en faction. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 27 novembre 1912.. .. ..*Pas imprimée.*

48*a*. Copies des plans annexés à la soumission de MM. Cammel Laird et Cie, datée le 29 avril 1911, pour la construction de navires pour le service de la marine canadienne. Présentées par l'honorable M. Hazen, le 18 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimées.*

48*b*. "Loi concernant le Service de la Marine du Canada", copie du décret du conseil, n° C.P. 126, daté le 20 janvier 1913: Modification des règlements pour l'admission des cadets de marine. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 4 février 1913.. .. .. ..*Pas imprimée.*

49. Règlements édictés en vertu de la loi des insectes destructeurs et autres fléaux. Présentés le 28 novembre 1912, par l'honorable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Etat des affaires de la Société Royale du Canada pour l'année expirée le 30 avril 1912. Présenté par l'honorable M. White, le 29 novembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

51. Ordonnances du territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon en 1912. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 3 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimées.*

VOLUME 25—*Suite.*

52. Relevé des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, sous le régime de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présenté le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimé.*

52*a*. Décrets du conseil passés entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présentés le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimés.*

52*b*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique,* entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, sur le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 5 décembre 1912, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimés.*

52*c*. Réponse à ordre du 24 février 1913, copie de tous les règlements décrétés par le ministre de l'Intérieur touchant la disposition des terres fédérales, entre le 8 avril 1905 et le 12 octobre 1911. Présentée le 25 mars 1913, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimée.*

53. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (28 novembre 1911), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 4 décembre 1912.. ..*Pas imprimé.*

54. Rapport annuel concernant les Unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 4 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

55. Délibérations de la conférence Canada-Indes Occidentales et convention entre le Canada et certaines colonies dans l'Inde Occidentale. Présentées par l'honorable M. Foster, le 4 décembre 1912.. .. ..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

56. Décrets du conseil passés entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, conformément aux dispositions de la Loi du parc des Montagnes-Rocheuses, article 5 du chapitre 60 des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présentés par l'honorable M. Rogers, le 4 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimés.*

56*a*. Décrets du conseil passés entre le 1er août 1911 et le 30 septembre 1912, conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales et des parcs, article 19 du du chapitre 10, 1-2 George V. Présentés par l'honorable M. Roche, le 5 décembre 1912.
Pas imprimés.

VOLUME 26.

57. Rapport de la Commission des services publics. Présenté par l'honorable M. Borden, le 9 décembre 1912. Parties I, II et III.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

(Ce volume est relié en deux parties.)

57*a*. Rapport sur l'organisation du service public du Canada par sir George Murray. Présenté par l'honorable M. Borden, le 18 décembre 1912.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

58. Rapport, pour l'année précédente, des commissaires de l'Economie Interne de la Chambre des Communes, aux termes de la règle 9. Présenté par l'honorable l'Orateur, le 9 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

59. Listes des relations commerciales entre les Antilles et le Canada, les Etats-Unis et le Royaume-Uni, compilées des livres bleus et statistiques des Antilles. Présentées par l'honorable M. Foster, le 12 décembre 1912.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

59*a*. Statistiques du Commerce concernant les importations et les exportations qui peuvent être en la possession du gouvernement *re* Antilles anglaises. (*Sénat*).. .. ..*Pas imprimées.*

60. Relevé faisant connaître la correspondance au sujet de la demande de soumissions pour les navires de guerre du Canada, avec copie des soumissions. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 12 décembre 1912.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 27—*Suite.*

61. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et documents concernant le renvoi d'office de John R. McDonald, de Heatherton, comté d'Antigonish, agent des sauvages pour le district comprenant les comtés d'Antigonish et de Guysboro, et la nomination de son successeur. Présentée le 4 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr C. P. Bissett, médecin des sauvages à Salmon-River, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913. —*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Michael Murphy, maître de poste à Pointe-Micheau, comté de Richmond, N.-E. Présenté le 4 janvier 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

61*c*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de David A. McLeod, maître de poste à Cleveland, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

61*d*. Réponse à ordre du 4 octobre 1912, copie de tous les documents, lettres, plaintes, télégrammes, rapports, etc., en la possession du département des Postes et se rapportant à la destitution de John Milward, maître de poste à Stormont, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61*e*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Kenneth F. McAskill, maître de poste à Loch-Lomond, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913. —*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61*f*. Réponse à adresse du 25 mars 1912, copie de toutes lettres, télégrammes, mémorandums et décrets du conseil concernant la destitution de M. W. W. Hayden, ci-devant gardien de quai à Digby, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. .*Pas imprimée.*

61*g*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes plaintes et accusations portées contre W. B. Langley, auxiliaire à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61*h*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Fred. E. Cox, mécanicien à la homarderie de Isaac's-Harbour, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair. Pas imprimée.*

61*i*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes plaintes et accusations portées contre Simon Hodgson, mécanicien à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant en quelque manière sa destitution et la nomination de son successeur. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61*j*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Henlow, mécanicien-chef à la homarderie de Canso, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61*k*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de H. C. V. LeVatte, maître du havre à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E. ; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Carroll. Pas imprimée.*

61*l*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John Cummings, auxiliaire à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

61*m*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. G. Mathews, patron du bateau de sauvetage à Canso, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet ; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . .*Pas imprimée.*

61*n*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Joseph Shean, maître de havre à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61*o*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Michael J. Sampson, gardien du phare à Lower-L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61*p*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Alexis Vigneau, capitaine de côtre à Arichat, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61*q*. Réponse à adresse du 4 décembre 1912, copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Eméry Thivierge de la position d'inspecteur des pêcheries pour les comtés de Prescott et Russell. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Murphy*. *Pas imprimée.*

61*r*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, liste des fonctionnaires publics du département du Revenu de l'Intérieur, dans le comté de Saint-Jean-Iberville, remerciés par l'administration actuelle, depuis le 1er mai 1912, indiquant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et de tous rapports d'enquêtes, dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Demers*. *Pas imprimée.*

61*s*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912, copie de toute correspondance, plaintes, pétitions, mémoires, preuve, rapport d'enquête et autres documents en la possession du département du Revenu de l'Intérieur, concernant la révocation de Fabien Bugeaud, de Bonaventure, Québec, sous-inspecteur des poids et mesures dans le district de Québec et la nomination de son ou ses successeurs avec leurs noms, domiciles, salaires et fonctions ; ainsi que copie de tous documents relatifs à A. B. Caldwell, New-Carlisle, Québec, sous-inspecteur conjoint de J. Fabien Bugeaud, et à ses fonctions, ainsi que copie des recommandations faites pour les dites nominations. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure).* *Pas imprimée.*

61*t*. Réponse à adresse du 4 décembre 1912, copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Duncan McArthur de la division des pensions viagères, alors que la dite division était attachée au ministère du Commerce. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Murphy*. . . . . . *Pas imprimée.*

61*u*. Réponse à ordre du 26 février 1912, copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, recommandations, et preuves se rapportant à l'enquête faite par le Dr Shurtliff au sujet de la destitution de Charles O. Jones, maître de poste à Bedford, comté de Missisquoi. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

61*v*. Réponse à ordre du 1er avril 1912, copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, etc., en la possession du gouvernement ou de l'un de ses départements, au sujet de la destitution d'Achibald Barss, maître de poste à New-Harbour (Ouest), comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61*w*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912, copie de toute correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la destitution du docteur A. Allaire, chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, et aussi concernant le paiement d'une gratuité ou allocation de retraite pour ses services. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Wilson (Laval).* *Pas imprimée.*

61*x*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912, copie de toute correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la révocation de Oscar Beauchamp, préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, et aussi concernant le paiement d'une gratuité ou allocation de retraite pour ses services. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Wilson (Laval).* *Pas imprimée.*

61*y*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John McDonald, préposé au fret et contrôleur sur l'Intercolonial, à Sydney-Mines, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet ; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Mackenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61*z*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de Allan Kinney, de Linwood, comté d'Antigonish, sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61*aa*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de William Landry, de Pomket, comté d'Antigonish, N.-E., chef de section, sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913. —*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61*bb*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912, copie de tous papiers, documents, rapports, correspondance, etc., concernant la destitution de Patrick Decoste, employé sur le bac à vapeur *Scotia,* entre Mulgrave et Point-Tupper, sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 16 janvier 1913.. .. ..*Pas imprimée.*

61*cc*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Harry E. McDonald, sous-ingénieur au canal St. Peters, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Kyte.. .. ..Pas imprimée.*

61*dd*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, papiers, documents, télégrammes et accusations concernant une plainte contre Neil Ross, cantonnier sur l'Intercolonial à West-River, comté de Pictou, la preuve faite à l'enquête, le rapport du commissaire enquêteur, et aussi copie de toutes lettres, papiers et documents concernant la nomination de son successeur. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Macdonald. ..Pas imprimée.*

61*ee*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de James Armstrong, de Heatherton, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).. .. ..Pas imprimée.*

61*ff*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912, copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Thomas J. Gray, inspecteur de wagons sur l'Intercolonial à Westville, comté de Pictou. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

61*gg*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toute correspondance, télégrammes et rapports concernant la destitution de Colin Macdonald, de James-River-Station, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et la nomination de son successeur. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).. .. ..Pas imprimée.*

61*hh*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. T. Gannon, réparateur et inspecteur de wagons à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61*ii*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de Hubert Mayotte, de Tracadie, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).. .. ..Pas imprimée.*

61*jj*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de John McDonnell, de Afton-Station, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusation portées contre lui. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).. .. ..Pas imprimée.*

61*kk*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de William Landry, de Pomket, Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).. .. ..Pas imprimée.*

61*ll*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912, copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. J. McDougall, chef de section, Intercolonial, Grand-Narrows, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61*mm*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Dan A. Coffey, éclusier au canal Saint-Peters, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquete a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur; et aussi, réponse à ordre du 11 décembre 1912, copie de tous les documents accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de W. A. McNeil, éclusier au canal Saint-Peters, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte.. .. ..Pas imprimée.*

61*nn*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John P. Meagher, contremaître sur le S.S. *Scotia,* Mulgrave, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M Sinclair.*
Pas imprimée.

VOLUME 27—*Suite.*

61*oo*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, preuve, rapports et correspondance entre le ministre des Postes ou quelques-uns des officiers du département et James Gibson, ci-devant maître de poste de Alameda, Saskatchewan, concernant les instructions adressées à ce dernier aux fins de remettre sa charge à E. Cronk. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Turriff*. . . . .*Pas imprimée.*

61*pp*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, etc., en rapport avec le renvoi du capitaine C. E. Miller du 75me régiment. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

61*qq*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes concernant la destitution de J. N. N. Poirier, percepteur des droits d'accise à Victoriaville, P.Q.; de l'enquête faite par N. Garceau et par le ministre du Revenu de l'Intérieur, et plus spécialement de deux affidavits donnés par Ludger Fréchette et Joseph Faucher. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Brouillard*. . . . .*Pas imprimée.*

61*rr*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Abraham Astephen, interprète du département d'Immigration à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . .*Pas imprimée.*

61*ss*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Robert Dow de la division d'immigration du ministère de l'Intérieur à Ottawa. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

61*tt*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, etc., concernant la destitution de John Ware, de la division d'immigration du département de l'Intérieur, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

61*uu*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Hickey, agent d'immigration à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61*vv*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr J. W. McLean, médecin-examinateur du département de l'Immigration à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61*ww*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John A. McRae, gardien de phare à l'île Margaree, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 17 janvier.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

61*xx*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Thomas Brymner, gardien de phare, à Lower-L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61*yy*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Dominique Boudrot, entrepreneur de la pose de bouées à Petit de Grat, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61*zz*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Frederick F. Doucet, gardien du phare à l'entrée du havre de Caraquet, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Turgeon*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (3*a*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. H. Henlow, gardien du signal de tempête, Liscomb, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (3*b*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de David Falconer, gardien du phare à l'île Caribou, comté de Pictou. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (3*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Wilson Lawlor, commissaire du havre à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de P. J. McDonald, commissaire du havre à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*e*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Relevé faisant connaître les noms de tous les gardiens de phare dans la province de la Nouvelle-Ecosse qui ont été destitués depuis le 10 octobre 1911, avec mention de la date du renvoi de service. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*f*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître en détail le nombre des destitutions ordonnées par le département de la Marine et des Pêcheries, jusqu'à ce jour, dans le comté de Bonaventure, avec mention des noms des employés révoqués, des raisons de leur renvoi, des accusations portées contre eux; aussi, copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les rapports des enquêtes qui ont été tenues; de plus, liste des nouvelles nominations faites par le département, contenant les noms des titulaires, leurs résidence, salaire et fonctions, ainsi que copie des recommandations en leur faveur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*g*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de H. L. Tory, garde-pêche à Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête Présentée el 17 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*h*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, plaintes, pétitions, mémoires, notes de preuve, rapports d'enquêtes, et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant le renvoi de John W. Davis, officier de pêcheries, Guysborough, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M.. Sinclair.* *Pas imprimée.*

61 (3*i*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Marin Bourque, gardien de phare à Rivière-Bourgeois, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (3*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frederick Poirier, entrepreneur de pose de bouées, à Descouse, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*k*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et pétitions pour ou contre la destitution du Dr George Pinault, médecin de la réserve des sauvages Micmacs, à Sainte-Anne de Ristigouche, comté de Bonaventure, Québec, et de tous documents concernant la nomination de son successeur; aussi, état donnant les nom, domicile, salaire et fonctions du nouveau titulaire. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*l*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de tous papiers, lettres, etc., concernant la destitution de Frederick Veit, employé par le département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Gaspé. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*m*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de toute lettre, requête, plainte, déclaration ou autre document quelconque en la possession du département de la Marine et des Pêcheries et se rapportant à la destitution de M. Alfred Lalonde, employé aux magasins des chantiers du gouvernement à Saint-Joseph de Sorel, et à la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Cardin*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*n*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes et autres papiers ou documents en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, concernant la destitution de James Webber, gardien de phare à Torbay-Point, N.-E. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*o*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de tous les documents, lettres, enquête, rapports, témoignages, etc., se rapportant à la destitution ou à la résignation de Baptiste Desjardins comme gardien du phare de Kamouraska. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (3*p*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Angus Smith, pilote sur le steamer *Earl Grey;* aussi, copie de toute preuve faite lors de la dernière enquête tenue au sujet des dites plaintes et du rapport de l'enquêteur à ce sujet. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*q*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Michel J. Sampson, gardien de la station de signaux à Lower-L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*r*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Wm. Hackett, commissaire du havre à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*s*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant la destitution de Hormisdas Lacasse, préposé au quai du gouvernement à Wendover, dans le comté de Prescott, Ont., et la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913. —*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*t*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, preuve et correspondance au sujet de la destitution de Geoffrey Gorman, chef de la station de sauvetage à Herring-Cove, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*u*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution du capitaine George Wetmore, maître du havre à Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E., (mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur) et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par Chas. Lane, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

61 (3*v*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Stanley Henlow, gardien de phare à Liscomb, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*w*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de H. C. V. LeVatte, gardien des pêcheries à Louisbourg, Cap-Breton-sud, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*x*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Elias M. Boudrot, gardien de la sirène d'alarme à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (3*y*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. B. Cox, surintendant de l'usine de réduction, Canso, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Kyte*. . *Pas imprimée.*

61 (3*z*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Jeffrey Crespo, sous-percepteur de douane, à Havre-au-Boucher, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution, et à la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (4*a*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département des Douanes et toute autre personne au sujet de la destitution de Thomas Cameron, douanier à Andover, N.-B.; aussi, de toute preuve et rapport sur preuve en la matière. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Michaud.* *Pas imprimée.*

61 (4*b*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de L. W. Pye, officier de douane, Liscomb, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 20 janvier 1913—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (4*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes, accusations, enquêtes, rapports, correspondance et de tous documents se rapportant à la destitution de Lucien O. Thisdale, employé de douane à Valleyfield, Qué., et à la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Papineau*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*d*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et autres documents concernant la destitution de Alexander Macdonald, de Doctor's-Brook, comté d'Antigonish, sous-percepteur de douane. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*e*). Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Cann, officier de douane à North-Sydney, N.-E., dans la division de Cap-Breton-nord et Victoria. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*f*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents concernant la destitution de Charles Meunier, douanier à Marieville, Qué. Présentée le 20 janvier 1913. —*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*g*). Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes, instructions et minutes de preuve concernant toute enquête faite, et de tous autres papiers et documents concernant la destitution de George H. Cochrane, percepteur de douane au port de Moncton, N.-B.; aussi, copie de toutes lettres et autre correspondance entre l'honorable ministre des Douanes et le député représentant le comté de Westmoreland, N.-B., et de toutes lettres, papiers, télégrammes, recommandations, nominations et autres papiers et documents touchant la nomination d'un percepteur de douane en remplacement du dit George H. Cochrane. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*h*). Réponse à ordre du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la destitution de C. Michaud, maître de poste à Saint-Germain de Kamouraska, et la nomination de son successeur. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*i*). Réponse à ordre du 25 mars 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations se rapportant en quelque manière à la destitution de M. Emile Archambault, facteur à Montréal, ainsi que copie de l'enquête et du rapport de l'enquête tenue à son sujet. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

61 (4*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Norman Morrison, maître de poste à Ferguson's-Lake, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*k*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. J. McKillopp, maître de poste à McKillopp, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*l*). Réponse à ordre du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance, papiers et rapports concernant l'enquête tenue récemment au bureau de poste de Sainte-Agathe, comté de Terrebonne. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*m*). Réponse à ordre du 11 décembre 1911,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Bertie Boudrot, gardien de phare, à Poulamond, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1913.—*M. Kyte*.. ..*Pas imprimée.*

61 (4*n*). Réponse à ordre du 1er avril 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents et de toutes plaintes ou accusations, demandes d'enquêtes se rapportant en quelque manière aux gardiens de phare de Repentigny, P.Q., MM. Léon Rivest, J. B. Lachapelle et Louis Dubois, depuis le vingt et un septembre dernier, ainsi que copie de l'enquête et du rapport de l'enquête tenue en la matière. Présentée le 22 janvier 1913.—*M. Séguin*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (4*o*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant la destitution de L. P. Carignan, garde-forestier dans le comté de Champlain, Québec. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*..*Pas imprimée.*

61 (4*p*). Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, requêtes, mémoires, rapports d'enquête, etc., en la possession du département des Douanes, au sujet de la destitution des douaniers suivants: James S. Harvey, New-Richmond, Qué., W. L. Kempffer, Paspébiac, Qué., J. Herbert, Sweetman, Port-Daniel, Qué., J. D. Leblanc, Carleton, Qué., J. Nadeau, Nouvelle, Qué. Copie des recommandations en faveur de la nomination des remplaçants, avec mention des noms des nouveaux

VOLUME 27—*Suite.*

titulaires, de leurs salaires, de leur résidence; et copie des instructions émises. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Marcil*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*q*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William Marsh, douanier à Petit-Etang, Sydney-Mines, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*r*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et requêtes pour et contre la destitution de Duncan McDonald, douanier, à Athelstan, comté de Huntingdon; aussi, du rapport de l'enquête et de la preuve faite devant le commissaire enquêteur. Présentée le 24 janvier 1913—*M. Robb*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*s*). Réponse à adresse du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, décrets du conseil, télégrammes, lettres, etc., au sujet de la destitution de Lemuel Bent, antérieurement percepteur des douanes à Oxford, N.-E. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée*

61 (4*t*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Pascal Poirier, percepteur des douanes à Descouse, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (4*u*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Donald J. Hachey, percepteur de douanes à Bathurst, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Turgeon*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*v*). Réponse à adresse du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de John Maher de sa position dans le département des Douanes à Montréal. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*w*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Peter Fougère, douanier à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E.; et les témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de James Grantmyre, douanier à Petit-Bras-d'Or, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*y*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Etat donnant la liste complète des employés, sur le canal de Soulanges, qui ont été remerciés de leurs services depuis le 21 septembre 1911; par qui chacun de ces employés a été remplacé, et pour quelle cause ils ont été renvoyés. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Boyer*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (4*z*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Andrew Melville, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (5*a*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de George Short, gardien du pont du canal, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Guthrie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (5*b*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de N. Broderick, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. McMillan*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (5*c*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Thomas McLatchie, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Graham*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (5*d*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Elgin McLaughlin, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Emmerson*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite*

61 (5*e*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Robert Robertson, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de William L. Gladstone, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Pugsley*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*g*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Byron Van Camp, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 7 janvier 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*h*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandation se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Samuel English, gardien du pont du canal, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*i*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de Edward F. Moran, éclusier, à Cardinal, Ont. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de William Fougère, de Frankville, Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*k*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et rapports concernant la destitution de John Melançon, de Aften, Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*l*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Ronald D. McDonald, gardien des pêcheries, à Broad-Cove, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses causées par cette enquête. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*m*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John McLean, gardien des pêcheries, à Gabarus, Cap-Breton-Sud, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*n*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. R. Forbes, surintendant des pêcheries à North-Sydney, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*o*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., se rapportant à la destitution de Sébastien Savoie, surintendant de l'établissement de l'élevage du homard à Shippigan, comté de Gloucester, N.-B., et à la nomination de son successeur. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Turgeon*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (5*p*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. G. Hendsbee, peseur, usine de réduction, Canso, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

61 (5*q*). Réponse à ordre de la Chambre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de M. Muce, gardien de phare à l'île de Cheticamp, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 29 janvier 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (5*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution du Dr J. D. R. Williams, percepteur des droits de canaux à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. McMillan.* *Pas imprimée.*

61 (5*s*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de John W. Bohan, douanier à Bath, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 3 février 1913.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*t*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de J. V. Smith, sous-percepteur de douane à Wood's-Harbour, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 3 février 1913.—*M. Law*..*Pas imprimée.*

61 (5*u*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Matthias Meagher, douanier à Debec, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 3 février 1913.—*M. Carvell*..*Pas imprimée.*

61 (5*v*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de John Y. Fleming, officier de douane à Debec, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 3 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (5*w*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, accusations, etc., et des témoignages entendus à l'enquête, s'il y a eu enquête, en rapport avec la destitution de M. A. J. Gosselin, douanier intérimaire, à Saint-Albans, Vermont *via* le port de Saint-Armand, comté de Missisquoi. Présentée le 4 février 1913.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*x*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et requêtes pour et contre la destitution de James W. Bannon, douanier à Sainte-Agnès de Dundee, comté de Huntingdon; aussi, du rapport de l'enquête et de la preuve, s'il y a, faite devant le commissaire enquêteur. Présentée le 4 février 1913.—*M. Robb*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*y*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant le nombre de maîtres de poste destitués dans le comté de Pictou depuis le 1er octobre 1911, les noms de leurs successeurs, les causes des destitutions, et copie de toutes plaintes et correspondance à ce sujet, comme aussi de tous rapports d'enquêtes quand une enquête a été faite. Présentée le 4 février 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (5*z*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de James Murphy de la position de maître de poste à Tweed, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*a*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de H. B. Easton, agent d'immigration à Prescott, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*b*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de B. Hughes, agent d'immigration à Prescott, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*c*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Geo. Walsh, agent d'immigration à Prescott, Ont. Présentée le 4 février 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (6*d*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuves, et autres documents concernant la destitution de Newton S. Dow, agent d'immigration à McAdam-Junction, comté de York, N.-B. Présentée le 4 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (6*e*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Oliver Hemphill, agent d'immigration à Debec, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 4 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (6*f*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Martin Johnston, douanier à Red-Islands, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 6 février 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (6*g*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. E. Phaneuf, maître de poste de Saint-Hughes, comté de Bagot. Présentée le 6 février 1913.—*M. Marcil.* *Pas imprimée.*

61 (6*h*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Murdock McCutcheon, maître de poste à Sonora, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 6 février 1913.—*M. Sinclair..Pas imprimée.*

61 (6*i*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Duncan Gillies, surintendant des pêcheries à Baddeck, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 7 février 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*j*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes, accusations, correspondance, requêtes et de tous documents et rapports concernant la destitution de Antonio Leduc, maître de poste de Saint-Timothée, dans le comté de Beauharnois et la nomination de son successeur. Présentée le 7 février 1913.—*M. Papineau.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*k*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie du rapport au conseil, du décret du conseil et de toute correspondance avec le gouvernement ou quelqu'un de ses membres, et de toutes lettres, documents et papiers se rapportant en quelque manière au renvoi de Charles Arthur Bowman de la division technique du département des Chemins de fer et Canaux.—*M. Clark (Red-Deer)* *Pas imprimée.*

61 (6*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Elnathen D. Smith, gardien des pêcheries, Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Law.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*m*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Donald McAuley, gardien de phare à Plastie, Baddeck-Bay, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John Fredericks, gardien du phare à East-Jordan, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

61 (6*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John Fredericks, gardien du quai à East-Jordan, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

61 (6*p*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de John C. Morrison, maître du havre, à Shelburne, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

61 (6*q*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine Rodrick McDonald, préposé aux arrivages à Big-Bras-d'Or, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de James Maloney, officier de douane à Dingwall, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (6*s*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Hugh D. McEachern, officier de douane à North-Side, East-Bay, C.-B., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (6*t*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, preuve, rapports et correspondance concernant la destitution de Thomas H. Hall, sous-percepteur de douane à Sheet-Harbour, N.-E. Présentée le 11 février 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

61 (6*u*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. A. McNeil, officier de douane à Grand-Narrows, N.-E., dans la division du Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie. Pas imprimée.*

61 (6*v*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Burchell, officier de douane à Sydney-Mines, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913.—*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*w*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. H. Saver, percepteur de douanes, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 11 février 1913.— *M. McMillan.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine George Livingstone, officier de douane à Big-Bras-d'Or, C.-B., dans la divisioin de Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 février 1913. —*M. McKenzie.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*y*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents et papiers concernant la destitution de H. Lacasse, maître de poste à Wendover, comté de Prescott, Ont., et la nomination de son successeur. Présentée le 13 février 1913.—*M. Proulx.. .. ..Pas imprimée.*

61 (6*z*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance et autres papiers concernant la destitution de Harry A. Drigg, de l'emploi de maître de poste à Grassey-Lake, Alberta. Présentée le 13 février 1913.—*M. Buchanan.. .. ..Pas imprimée.*

61 (7*a*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, mémoires, décrets du conseil et correspondance, au sujet de la destitution de A. H. Stratton, antérieurement maître de poste à Peterboro, Ont. Présentée le 17 février 1913.—*M. Maclean (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

61 (7*b*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Burrill, maître de poste à Yarmouth-Nord, comté de Yarmouth, N.-E., (mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur) de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par Charles Lane à ce sujet. Aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête. Présentée le 18 février 1913.—*M. Law.. .. ..Pas imprimée.*

61 (7*c*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé donnant la liste des maîtres de poste remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Gloucester, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 18 février 1913.—*M. Turgeon. Pas imprimée.*

61 (7*d*). Réponse à ordre du 19 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution du Dr Charles A. Webster, médecin du port, à Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E. Mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur. Présentée le 18 février 1913.—*M. Law. Pas imprimée.*

61 (7*e*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, accusations, correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et toutes personnes au sujet de la destitution de Jos. Lord, gardien du phare à la Pointe-à-la-Mule, sur la rivière Richelieu, dans la paroisse de Saint-Blaise, comté de Saint-Jean et Iberville, et de tous les rapports touchant à la destitution du dit M. Lord. Présentée le 19 février 1913.—*M. Demers.. .. ..Pas imprimée.*

61 (7*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant aux destitutions de Henri Friolet, gardien du quai à Caraquet, et de Richard Southwood, gardien de quai et préposé au service des signaux de tempête, à Bathurst, comté de Gloucester, N.-B., et à la nomination de leurs remplaçants. Présentée le 19 février 1913.—*M. Turgeon.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (7*g*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Joseph L. Robichaud, gardien du phare de Miscou, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur; aussi toute correspondance concernant l'engagement de l'ingénieur du système d'alarme de brume attaché à cette station, et des certificats requis par le ministre de la Marine établissant la compétence de cet ingénieur, donnant aussi les noms du nouveau gardien et du nouvel ingénieur et leur âge. Présentée le 19 février 1913.—*M. Turgeon*. .*Pas imprimée.*

61 (7*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine Pope, gardien de phare à Scatarie, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 19 février 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (7*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine W. W. Lewis, préposé à l'engagement des matelots, à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 19 février 1913.—*M. Carroll*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*j*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître les noms des maîtres de poste destitués dans le comté de Bonaventure depuis le 1er octobre 1911; les noms de ceux qui les ont remplacés; les causes des renvois et toutes les accusations et correspondance à ce sujet; et copie de tous les rapports des enquêtes qui ont été tenues en la matière; aussi, les raisons de refus d'enquêtes, quand on n'en a pas faites. Présentée le 19 février 1913.—*M. Marcil*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*k*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Hines, gardien de phare à Ingonish-Sud, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 20 février 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (7*l*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Etat donnant la liste des gardiens de phares remerciés par l'administration actuelle dans le comté des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondance et requêtes s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées, ainsi que les noms de leurs successeurs. Présentée le 20 février 1913.—*M. Ethier*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Archibald McDonald, douanier à Mull-River, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 20 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Donald Chisholm, douanier de Tracadie, comté d'Antigonish. Présentée le 20 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . .*Pas imprimée.*

61 (7*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., se rapportant à la destitution de Ed. C. Humphreys, Trenton, N.-E., fonctionnaire du département du Revenu de l'Intérieur, et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 20 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*p*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de H. J. Fixott, médecin du port à Arichat, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 21 février 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (7*q*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondances, lettres, télégrammes et autres documents relativement à la démission de D. Morin, comme maître de poste de Saint-Pie de Bagot, comté de Bagot. Présentée le 21 février 1913.—*M. Marcil (Bagot)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (7*r*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, papiers et rapports d'enquête concernant la destitution d'Ernest Paquin, maître de poste à Sainte-Cécile de Lévrard, comté de Nicolet. Présentée le 21 février 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

61 (7*s*). Réponse à adresse du 17 février 1913,—Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre John R. McDonald, agent des sauvages à Heatherton, comté d'Antigonish;—de la recommandation au conseil et du décret du conseil en la matière, et de tous les documents, lettres, correspondance, etc., se rapportant en quoi que ce soit à sa destitution. Présentée le 25 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (7*t*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Joseph Day, officier de douane au Petit-Bras-d'Or, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 25 février 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*u*). Réponse à adresse du 29 janvier 1913,—Copie de toutes les accusations portées contre Duncan McLeod, évaluateur douanier à Sherbrooke, Qué.; de tous les renseignements obtenus à l'égard de sa conduite en rapport avec des saisies de marchandises effectuées par des fonctionnaires douaniers spéciaux, et à la suite d'enquête; de tous les rapports d'enquête, du décret du conseil révoquant le dit Duncan McLeod, et de toute la correspondance échangée entre lui et le département des Douanes. Présentée le 25 février 1913.—*M. McCrae*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*v*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, témoignages entendus et enquêtes, rapports d'enquêtes, etc., touchant la destitution d'Edouard D. Chiasson, sous-percepteur des douanes à Lamèque, comté de Gloucester, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 25 février 1913.—*M. Turgeon.* *Pas imprimée.*

61 (7*w*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Geo. F. Briggs, officier de douane à McAdam-Junction, comté de York, N.-B. Présentée le 25 février 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (7*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de William A. Duan, gardien de phare à Green-Island, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet;—aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 25 février 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (7*y*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Thomas Cameron, douanier à Andover, N.-B.; des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. T. C. Knowles à ce sujet. Présentée le 26 février 1913.—*M. Michaud*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

61 (7*z*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Joseph McDonald, employé de douane à Sydney, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à son renvoi et à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (8*a*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Angus McGillivray, employé de douane à Glace-Bay, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à son renvoi et à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (8*b*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Roderick Bain, chaloupier à New-Campbellton, comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 26 février 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (8*c*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. A. Scott, éclusier, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 27 février 1913.— *M. McMillan*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*d*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Bert Johnson, chef éclusier à Nicholson, Ont. Présentée le 27 février 1913. —*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*e*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Merrifield, chef éclusier à Burritt's-Rapids, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 27 février 1913.—*M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Neil Cummings, éclusier, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 27 février 1913.—*M. McMillan*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (8*g*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département des Chemins de fer et Canaux et toutes personnes, au sujet de la destitution de M. François Chagnon, éclusier, à Saint-Jean, comté de Saint-Jean et Iberville, et de tous les rapports touchant la destitution du dit M. Chagnon. Présentée le 27 février 1913.—*M. Demers*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*h*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, corresponrance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Neil McNeil, gardien de pont, Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*i*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Archibald McKenzie, cantonnier, sur l'Intercolonial à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*j*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John Fraser, gardien de pont, Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. *Pas imprimée.*

61 (8*k*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Demetrius Crozier, éclusier, à Merrickville, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*l*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Patrick Cussuck, éclusier à Merrickville, Ont. Présentée le 27 février 1913. —*M. Michaud*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*m*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Joseph H. Webster, éclusier à Nicholson, Ont. Présentée le 27 février 1913. —*M. Pacaud*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*n*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Cyrus O'Neil, éclusier à Nicholson, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*o*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Michael Laughtin, gardien de pont à Burritt's-Rapids, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Papineau*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*p*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de John Mackay, gardien du pont à Beckett, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*q*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les document, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Edward Proctor, éclusier à Burritt's-Rapids, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Neely*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*r*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de William Morrison, éclusier à Burritt's-Rapids, Ont. Présentée le 27 février 1913.—*M. Cash*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*s*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de Adam Henderson, gardien de pont à Cardinal, Ont., et à la nomination de son successeur. Présentée le 27 février 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (8*t*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, accusations, correspondance, etc., en rapport avec la destitution de James Feehan, garde-pêche ou capitaine de port aux havres de Tracadie et de Savage, I.P.-E. Présentée le 27 février 1913.—*M. Hughes (King I.P.-E.)*. *Pas imprimée.*

61 (8*u*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John C. McNeil, gardien de phare à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 27 février 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (8*v*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le renvoi d'office de A. A. Chisholm, surintendant de pêcheries à Margaree-Forks, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*w*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le renvoi d'office de Charles E. Aucoin, sous-percepteur de douane à Cheticamp, comté d'Inverness, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).* *Pas imprimée.*

61 (8*x*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Charles L. Gass, ci-devant maître de poste à Bayfield, comté d'Antigonish, de la preuve (s'il en est) faite devant le commissaire Duchemin, du rapport de ce dernier, et de toutes lettres, télégrammes et documents quelconques concernant la destitution de Gass et la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).* *Pas imprimée.*

61 (8*y*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes lettres et correspondance échangées au sujet de la destitution de Cyprien Martin, de Saint-Basile, comté de Madawaska, N.-B., entre le département et le dit M. Martin comme agent douanier. Présentée le 28 février 1913.—*M. Michaud*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (8*z*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Angus A. Boyd, maître de postte à Boyd, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports, se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*a*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre John B. Macdonald, maître de poste à Glassburn, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*b*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Alex. G. Chisholm, maître de poste à Ohio, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Alex. G. Chisholm, maître de poste à Cross-Road, Ohio, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Dougald McDonald, maître de poste à Doctor's-Brook, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Dan. A. McInnes, maître de poste à Georgeville, comté d'Antigonish, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes, correspondance et rapports se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*f*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, lettres, correspondance, télégrammes et autres documents concernant la destitution de E. A. Asker, maître de havre à Campbellton. Présentée le 3 mars 1913.—*M. Reid (Ristigouche).* *Pas imprimée.*

61 (9*g*). Réponse à ordre du février 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents et ordres concernant la destitution de Fred. Shultz, gardien de la salle d'armes à Kentville, N.-E., et la nomination de William Shoop comme son successeur. Aussi, relevé des articles emmagasinés dans la dite salle d'armes en 1910, 1911 et 1912, respectivement. Aussi copie de tous ordres et règlements concernant les devoirs du dit gardien. Présentée le 3 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr Freeman O'Neil, médecin de l'hôpital de marine à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (9*i*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Léon N. Poirier, préposé au quai à Descousse, comté de Richmond, N.-E. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*j*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Norman L. Trefry, contrôleur du havre de Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E. Mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

61 (9*k*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de James Amereault, gardien de phare à New-Edinburgh, comté de Digby, N.-E. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

61 (9*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents, preuve, rapports, lettres, correspondance, etc., concernant la destitution de H. B. Manley, commis dans le bureau des terres, à Saskatoon. Présentée le 10 mars 1913.—*M. McCraney.* *Pas imprimée.*

61 (9*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, papiers et autres documents concernant la destitution de John Spicer, aide de l'agent des terres à Moosejaw. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec la destitution de Robert Pragnall, agent des terres fédérales à Swift-Current, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, documents preuve, rapports, lettres, correspondance, etc., concernant la destitution de G. M. Ullyot, commis dans le bureau des terres, à Saskatoon. Présentée le 10 mars 1913.—*M. McCraney.* *Pas imprimée.*

61 (9*p*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat détaillé du nombre de destitutions d'emplois publics opérés par le gouvernement du jour jusqu'à date dans la division Saskatoon donnant les noms des personnes révoquées, le motif de la révocation, les plaintes portées contre les dites personnes, et aussi, copie de toute correspondance et de toute enquête à ce sujet. Présentée le 17 mars 1913.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*q*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuves, rapports, affidavit et autres documents dans le département du Revenu de l'Intérieur, concernant la destitution de J. N. Poirier, percepteur de l'accise à Victoriaville, comté d'Arthabaska, et les noms des témoins interrogés, copie de la preuve et le relevé des frais de la dite enquête. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Brouillard.* *Pas imprimée.*

61 (9*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John G. Morrison, inspecteur de pêcheries à Englishtown, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*s*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution d'Edouard Landry, gardien de phare à Petit-de-Grat, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet;—aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (9*t*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copies de tous documents, requêtes, lettres, correspondances, enquêtes et rapports concernant la destitution d'Evariste Talbot, employé au bureau général du fret de l'Intercolonial. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*u*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Chemins de fer ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Philip H. Ryan, employé de l'Intercolonial à Mulgrave, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (9*v*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Relevé faisant connaître combien de maîtres de poste et d'autres employés des postes ont été respectivement destitués entre le 1er juillet 1896 et le 1er octobre 1911; et quel en a été le nombre dans chaque province; aussi, relevé

VOLUME 27—*Suite.*

similaire pour la période écoulée entre le 10 octobre 1911 et ce jour, avec le nombre pour chaque province; de plus, faisant connaître le nombre de bureaux de poste en existence dans chaque province au 1er juillet 1896, et actuellement, respectivement. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Rainville*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (9*w*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 3 février 1913,—Copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, accusations, requêtes et documents quelconques, en la possession du gouvernement, ou de l'un des ministères, ou de l'un quelconque des fonctionnaires de l'Etat, et se rapportant en quoi que ce soit à la destitution du Dr Clarence T. Campbell, inspecteur des postes, à London, Ont. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Ross*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (9*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat indiquant le nombre de maîtres de poste destitués dans le comté de Missisquoi depuis le 1er octobre 1911, les noms de leurs successeurs, la cause des destitutions, et copie de toutes plaintes et correspondance à ce sujet, ainsi que de tous rapports d'enquête, quand des enquêtes ont eu lieu. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (9*y*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes, concernant tout changement dans les bureaux de poste ou dans le personnel des bureaux de poste, dans le comté de Bonaventure, depuis le 5 décembre 1912, jusqu'à date. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (9*z*). Réponse à adresse du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, décrets du conseil et correspondance, etc., au sujet de la destitution de S. A. Johnson, antérieurement maître de poste à Petite-Rivière, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*a*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Murdock McKenzie, maître de poste à Milville, Boularderie, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 26 mars 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*b*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous documents, correspondance et télégrammes concernant la destitution de James Stewart, maître de poste à Middleton, comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*c*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports concernant la destitution de Lauchlin McNeil, maître de poste à New-France, comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*d*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frank Dunlop, maître de poste, Groves-Point, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*e*). Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes, pétitions et autres documents concernant l'enquête tenue au sujet de A. W. Salsman, maître de poste à Middle-Country-Harbour, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*f*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Conroy, maître de poste à Cross-Roads (Country-Harbour), comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*g*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Abner Carr, maître de poste à Saint-Francis-Harbour, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

61 (10*h*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Parker Sangster, maître de poste, Upper-New-Harbour, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*i*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Alexander Marion de la position de maître de poste à Rockland, Ont. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (10*j*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de la preuve et du rapport fait par chaque commissaire nommé depuis le 1er novembre 1911 pour tenir une enquête sur les accusations de partisannerie portées contre les maîtres de poste dans le comté de Russell. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*k*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, preuve, rapports, décisions et correspondance au sujet de la destitution de Matthew Boutillier, récemment maître de poste à Mushaboom, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 26 mars 1913. —*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant les maîtres de poste, dans le comté de Joliette, destitués de 1896 à septembre 1911, leurs noms, leurs paroisses respectives, la date de leurs destitutions, les raisons alléguées; s'il y a eu enquête dans chaque cas; sur la recommandation de qui, dans chaque cas, ont été faites ces destitutions; leurs successeurs, dans chaque cas, et sur quelles recommandations ils ont été nommés. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Guilbault*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de T. Doane Crowell, maître de poste, à Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Law*. *Pas imprimée.*

61 (10*n*). Réponse à ordre du 22 janvier 1913,—Relevé faisant connaître les noms des maîtres de poste révoqués dans le comté de Vaudreuil; la date de leur nomination; la cause de leur renvoi, et par qui ce renvoi a été demandé. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

61 (10*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Mme Spinney, maîtresse de poste à Upper-Fort-La-Tour, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*p*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant combien de maîtres de poste ont été destitués dans le comté de Rimouski, depuis le 21 septembre 1911, et quels sont leurs noms. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . *Pas imprimée.*

61 (10*q*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat détaillé donnant le nombre de destitutions dans le service public faites jusqu'à date par le gouvernement actuel dans le comté de Wright, les noms des employés destitués, le motif de la destitution, les plaintes portées contre les dits employés, et aussi, copie de toute correspondance à ce sujet et de tous rapports d'enquêtes quand il y a eu enquête. Présentée le 27 mars 1913.—*M. Devlin.* *Pas imprimée.*

61 (10*r*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de John R. McLennan, concierge de l'édifice public à Inverness-Town, comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus; du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, un état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*s*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la destitution de James Arbuckle, gardien des édifices publics à Pictou, et la nomination de deux personnes pour le remplacer. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*t*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mary Dunlop, télégraphiste à Groves-Point, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 28 mars 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*u*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Liste des contremaîtres employés aux divers travaux publics dans le comté de Gloucester le 21 septembre 1911, et qui ont été remerciés depuis par l'administration actuelle, soit déposée devant la Chambre, contenant leurs noms, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Turgeon*. . . *Pas imprimée.*

61 (10*v*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et documents concernant la destitution du capitaine Lyons, de la drague *Northumberland*, et la nomination de son successeur. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

61 (10*w*). Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912, —Copie de toute correspondance, arrêtés du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de James McCartin de la position d'inspecteur des travaux en béton formant partie du contrat de construction de la Plaza, cité d'Ottawa. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (10*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Robert C. Morrison, maître de poste à St. Peters, comté de Richmond, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête par H. P. Duchemin, en la matière ; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées ; aussi, copie de tous les documents relatifs à la nomination du successeur de M. Morrison ; aussi, copie de toutes recommandations, lettres, télégrammes et autres papiers concernant la nomination du successeur de M. Morrison. Présentée le 31 mars 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*y*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Dugas, gardien de sifflet de brume à Alder-Point, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 4 avril 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (10*z*). Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Relevé faisant connaître les noms de tous les employés publics relevant du département de la Marine et des Pêcheries, dans le comté de Pictou, et qui ont été destitués ; les raisons de leur renvoi, les témoignages entendus à toute enquête tenue à leur sujet, les rapports des enquêtes, les noms des remplaçants ;—et copie de toutes les lettres, plaintes, accusations et recommandations provenant de qui que ce soit en rapport avec ces destitutions, ou avec la nomination de leurs successeurs. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*a*). Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de William L. Munro, gardien de phare à White-Head, comté de Guysboro, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin ; aussi, état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*b*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, rapports et documents concernant la destitution de Alexander R. McAdam, officier des pêcheries dans le comté d'Antigonish, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*c*). Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département concernant la destitution de Stephen C. Richard, gardien de phare à Charlos-Cove, N.-E. ; et dans le cas où une enquête aurait lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*d*). Réponse supplémentaire à ordre du 7 février 1913,—Etat indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur, et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employés par le gouvernement dans quelque département, le 10 octobre 1911,—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, avec spécification dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées ; aussi, indiquant dans chaque cas, si une enquête a eu lieu ou non avant la destitution de ces personnes. Présentée le 7 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*e*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Lotbinière, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles ; aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant et des rapports d'enquête dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Fortier.* *Pas imprimée.*

61 (11*f*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Mlle Gertie Lewis, maîtresse de poste à Main-à-Dieu, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (11*g*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de John Taylor, ci-devant maître de poste à Carnduff, Sask., et de tous rapports d'enquête à ce sujet. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (11*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Frederick Mitchell, maître de poste à Dominion, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

61 (11*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et correspondance concernant la destitution de Thomas J. Sears, maître de poste à Lochaber, N.-E., et la nomination de son successeur, des minutes de la preuve faite devant le commissaire Duchemin et du rapport de ce dernier dans l'espèce. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (11*j*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., se rapportant à la destitution du maître de poste d'Alsask, Sask. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*k*). Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, instructions et autre papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou en la possession de quelqu'un des officiers du département concernant la destitution de gardiens ou de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysboro, N.-E., depuis le 10 octobre 1911. Présentée le 9 avril 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*l*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre John R. Morrison, maître de poste à Oban, comté de Richmond, N.-E., et de toutes les lettres, la correspondance et les télégrammes relatifs à sa révocation et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Kyte*. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*m*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de A. G. McDonald, maître de poste, à Margaree, N.-E., dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*n*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat donnant en détail le nombre de destitutions effectuées jusqu'à date par le gouvernement actuel dans la division électorale de Qu'Appelle, les noms des fonctionnaires révoqués, les raisons du renvoi, les plaintes portées contre eux, et aussi, copie de toute correspondance, pétitions, papiers et documents à ce sujet, et de toutes minutes de preuve et de rapports d'enquête dans les cas où des enquêtes ont été tenues. Présentée le 14 avril 1913—*M. Thomson (Qu'Appelle). Pas imprimée.*

61 (11*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de David Reid, gardien de pêcheries à Port-Hilford, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Sinclair.*

61 (11*p*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Robert Musgrave, maître de poste à North-Sydney, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 15 avril 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*q*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. D. Archibald, maître de poste à Glenelg, comté de Guysboro, N.-E., et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête. Présentée le 15 avril 1913.— *M. Chisholm (Inverness). Pas imprimée.*

61 (11*r*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Léon N. Poirier, maître de poste à Descousse, comté de Richmond, N.-E.; et des témoiognages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*s*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Norman McCaskill, maître de poste à Descousse, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Kyte*. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*t*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents et correspondance concernant la destitution de A. T. Doucet, maître de poste et percepteur de douane à la Rivière-au-Saumon, comté de Digby, N.-E. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (11*u*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Mme Annie Gallinan, maîtresse de poste à Whitney-Pier, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Carroll. Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (11*v*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William J. Paquet, maître de poste à Souris, I.P.-E. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Hughes (King, I.P.-E.). Pas imprimée.*

61 (11*w*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous documents, correspondances, requêtes et recommandations, etc., se rapportant à la destitution du maître de poste de Saint-Anaclet, dans le comté de Rimouski, dans le cours de l'année 1912, et la nomination de son successeur. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. .*Pas imprimée.*

61 (11*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Gunn, maître de poste à French-Village, I.P.-E. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Hughes (King, I.P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (11*y*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître les détails et le nombre des renvois d'office ordonnés par l'administration actuelle dans le comté de Mackenzie, ainsi que les noms des employés destitués, les raisons données pour leur renvoi, les plaintes portées contre eux, et copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les rapports d'enquêtes, quand il y a eu enquête. Présentée le 15 avril 1913.—*M. Cash. Pas imprimée.*

61 (11*z*). Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie des accusations examinées par le commissaire-enquêteur W. J. Code; copie des témoignages entendus, et des rapports faits par ce commissaire. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*a*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. F. McLean, surintendant de pêcheries à Port-Hood, comté d'Inverness, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness). Pas imprimée.*

61 (12*b*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de J. Scott Nelson, maître de poste à Louisdale, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*c*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Joseph McMullan, maître de poste à Bridgeport, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Carroll. Pas imprimée.*

61 (12*d*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Frédéric A. Martel, maître de poste à L'Ardoise, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et dû rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*e*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de toutes représentations, déclarations et plaintes en fait d'ingérence politique active concernant John A. Macdonald, maître de poste à McArras-Brook, comté d'Antigonish; de toute la correspondance relative aux accusations portées contre lui, et du rapport du commissaire Duchemin en la matière. Présentée le 16 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*f*). Réponse à adresse du 7 décembre 1911,—Copie de tous papiers, correspondance et décrets du conseil concernant le renvoi d'office de fonctionnaires publics dans chacun des départements du gouvernement depuis le 1er octobre dernier, tant dans le service intérieur que dans le service extérieur. Présentée le 18 avril 1913.—*M. Carvell*. . .*Pas imprimée.*

61 (12*g*). Réponse à adresse du 3 mars 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de Edward Doucett, sous-percepteur des douanes, comté de Digby, N.-E. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*h*). Réponse à adresse du 3 mars 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de M. LeBlanc, sous-percepteur des douanes, Church-Point, comté de Digby, N.-E. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*i*). Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie de tous documents, accusations, correspondance, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John C. Bourinot, premier commis des douanes à Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, N.-E., et des témoi-

VOLUME 27—*Suite.*

gnages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en l'espèce; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par l'enquête. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*j*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, accusations, témoignages, correspondance, lettres et télégrammes, dans le département des Chemins de fer et Canaux, depuis le 21 septembre 1911, se rapportant au renvoi d'Alexander E. Morrison, Point-Tupper, N.-E., du service de l'Intercolonial; et de toutes les recommandations en faveur de la nomination de son remplaçant. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (12*k*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., reçus des officiers de la Fraternité Canadienne des employés des chemins de fer, par le département du Travail ou celui des Chemins de fer et Canaux entre le 1er janvier 1912 et le 25 janvier 1913 au sujet des enquêtes tenues et des destitutions d'employés pour cause d'ingérence politique, et des réponses aux documents reçus. Présentée le 22 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*l*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes plaintes et accusations contre James Falconer, de Newcastle, comté de Northumberland, N.-B., comme correspondant de la *Gazette du Travail* à Newcastle, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur. Présentée le 22 avril 1913.—*M. Loggie*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*m*). Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie de tous documents, accusations, correspondance, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John B. Chisholm, gardien de phare à Port-Hastings, comté d'Inverness, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en l'espèce; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par l'enquête. Présentée le 24 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

61 (12*n*). Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, accusations, etc., se rapportant à la destitution d'Epiphane Nadeau, agent d'immigration à Saint-Léonard, comté de Victoria, N.-B. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Michaud*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*o*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de D. J. Morrison, chaloupier au service de la douane à Big-Bras-d'Or, Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports au sujet de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, avec un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (12*p*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Rod. McLeod, chaloupier au service de la douane à Big-Bras-d'Or, Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports au sujet de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, avec un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (12*q*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de M. McLachlin, maître de poste à Marble-Mountain, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*r*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Abraham Leblanc, maître de poste à West-Arichat, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

61 (12*s*). Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Charles J. Lafford, maître de poste à Grande-Grève, comté de Richmond, N.-E.; et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

61 (12*t*). Réponse à ordre du 11 décembre 1812,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de W. S. Lawrence, maître de poste à Margaree-Harbour, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (12*u*). Réponse à ordre du 11 décembre 1°´?,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John K. Macdonald, maître de poste à Whycocomagh, dans le comté d'Inverness, N.-E., des témoignages et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Chisholm (Inverness). Pas imprimée.*

61 (12*v*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine P. J. Wilcox, employé de douane à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Carroll*. . . . . . *Pas imprimée.*

61 (12*w*). Réponse à ordre du 31 mars 1913.—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. J. McKennon, employé de douane à Glace-Bay, Cap-Breton-Sud, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Carvell. Pas imprimée.*

61 (12*x*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine John Arsenault, réparateur de ligne de télégraphe, à Alden-Point, C.-B., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 29 avril 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (12*y*). Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme John Arsenault, télégraphiste à Alder-Point, N.-E., dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 2 mai 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (12*z*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans quelqu'autre département, concernant la destitution de A. J. Wilkinson, de Mulgrave, N.-E.; et s'il y a eu enquête, un état donnant les noms de tous les témoins interrogés et le détail des frais de cette enquête. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*a*). Réponse à ordre du Sénat du 20 février 1913,—Production de tous documents et correspondance relativement à l'enquête tenue par un fonctionnaire du ministère des Travaux publics dans le cours de l'été de 1912, au sujet des accusations portées contre M. H. A. Bayfield, surintendant des dragues au service du ministère des Travaux publics dans la Colombie-Britannique. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*b*). Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. G. McKay, gardien de phare à l'Ile-Bird, Big-Bras-d'Or, Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports au sujet de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, avec un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 5 mai 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*c*). Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Copie de tous rapports, accusations et correspondance en la possession du département de la Marine et des Pêcheries se rapportant aux accusations d'ingérence politique active portées contre Michael O'Brien, gardien de phare à Bear-Island, comté de Richmond, N.-E.;—des instructions données à H. P. Duchemin, commissaire chargé de faire une enquête en la matière;—du rapport et de la conclusion du commissaire, ainsi qu'un relevé des dépenses causées par cette enquête. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*d*). Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la destitution de J. H. Leduc, médecin du port de Trois-Rivières, Qué. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Bureau. Pas imprimée.*

61 (13*e*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Patrick Shea, maître de poste à Tompkinsville, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*f*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre Elias Rawding, maître de poste à Clementsport, comté d'Annapolis, N.-E., et de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes se rapportant en quoi que ce soit à sa destitution et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (13*g*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Charles McLean, maître de poste à Strathlorne, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (13*h*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Angus R. McDonald, maître de poste à Broad-Cove-Chapel, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 7 mai 1913. —*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John McPhail, maître de poste à Scotsville, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*j*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., de quelque nature que ce soit, reçus par le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses membres, touchant la conduite, en tant que maître de poste, de J. Morgan, qui fut directeur de la poste au village d'Ailsa-Craig, et en rapport avec une enquête au sujet de telle conduite. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Ross.* *Pas imprimée.*

61 (13*k*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Rodk McLean, maître de poste à Kinloch, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 8 mai 1913. —*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*l*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Allen. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*m*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de David Shaw, maître de poste à Marsh-Brook, N.-E., Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*n*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers concernant l'enquête et la destitution d'Hélène Joubert, maîtresse de poste à Sayabec, Québec. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes entre l'honorable ministre des Postes ou le département des Postes et toutes personne ou personnes concernant la destitution ou la demande de destitution de D. A. Redmond, ci-devant maître de poste à Brinston, Ont. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*p*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Dan. McEachern, maître de poste à McEachern's-Mills, Broad-Cove-Chapel, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*q*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Daniel Dunlop, maître de poste à New-Campbellton, comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, de la preuve faite et des rapports sur l'enquête conduite par H. P. Duchemin, écr, à ce sujet, ainsi qu'un état détaillé des frais de cette enquête. Présentée le 8 mai 1913.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

61 (13*r*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Arthur Armstrong, maître de poste à Greenfield, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (13*s*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Alex. Matheson, maître de poste à Boularderie-Centre, comté de Cap-Breton-Nord et Victoria. Présentée le 8 mai 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*t*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Arthur Talbot comme maître de poste à Robertsville, comté de Mégantic. Présentée le 8 mai 1913.—*M. Pacaud.* *Pas imprimée.*

61 (13*u*). Réponse à ordre du Sénat du 20 février 1913,—Production de tous lettres, télégrammes, rapports et correspondance se rattachant d'une manière quelconque à la démission de N. C. Lyster, autrefois maître de poste à Lloydminster, Sask.. .. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*v*). Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de Mme Maggie Cameron, directrice de la poste à Achosnach, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (13*w*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de David Fraser, maître de poste à N.E. Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 9 mai 1913. —*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*x*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., au sujet de la destitution et du maintien à son poste de M. Stayley Porter, maître de poste à Port-Maitland, comté de Yarmouth, N.-E.; de tous les témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par Charles Lane en la matière; avec relevé en détail des dépenses entraînées par cette enquête. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (13*y*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de Alex. McQueen, maître de poste à Kewstoke, comté d'Inverness, N.-E.; des témoignages entendus; du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, un état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

61 (13*z*). Réponse à ordre du 3 février 1913,—Etat indiquant combien d'employés du département des Travaux publics ont été destitués dans le comté de Berthier, depuis le 21 septembre 1911, et quels sont les noms des dits employés; s'il y a eu enquête dans chaque cas; sur la recommandation de qui, dans chaque cas, ont été faites ces destitutions; qui on a nommé comme successeurs à ces personnes, et sur quelle recommandation. Présentée le 12 mai 1913.—*M. Béland*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (14*a*). Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Jesse L. Morton, maître de poste à Lower-Argyle, N.-E., de la preuve faite, et du rapport du commissaire enquêteur, M. Lane, à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (14*b*). Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme M. C. Gaudet, directrice de poste à Pubnico-West, comté de Yarmouth, N.-E., de la preuve faite, et du rapport du commissaire enquêteur, M. Lane, à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (14*c*). Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de John P. McKinnon, chef cantonnier sur l'Intercolonial à Shunacadie, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E. Présentée le 20 mai 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (14*d*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Mary A. Bohan, maîtresse de poste à Bath, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (14*e*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Edward Lafferty, maître de poste à Benton, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (14*f*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Denis McGaffigan, maître de poste à Florenceville, comté de Carleton, N.-B. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

61 (14*g*). Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance et documents concernant tous changements faits ou demandés dans le personnel du département de la Marine et des Pêcheries, dans le comté de Bonaventure, depuis le 5 décembre 1912 jusqu'à date. Présentée le 27 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (14*h*). Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. A. McKenzie, maître de poste à Ashfield, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61 (14*i*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de James Bowles, maître de poste à Alder-River, N.-E., et dans le cas où il y aurait eu enquête, les noms de tous les témoins examinés, copie de la preuve, et relevé des dépenses de la dite enquête. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (14*j*). Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, plaintes, rapport, recommandation, requête, certificats et tous autres documents se rapportant à la démission de M. Edmond Lacroix, comme maître de poste de la paroisse de Saint-Joseph du Lac, comté des Deux-Montagnes, et la nomination de Rodrigue Larocque, du même lieu, comme maître de poste. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Ethier*. . . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*k*). Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents, rapport et enquête relativement aux gardiens de phares de la paroisse de Repentigny, dans le comté de L'Assomption. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Séguin*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*l*). Réponse à ordre de la Chambre du 16 avril 1913,—Copie de tous documents, témoignages entendus, rapports, etc., se rattachant à la destitution de B. C. Kanock, ex-capitaine de port à Lunenburg, N.-E. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

61 (14*m*). Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toutes plaintes, accusations, correspondances, requêtes, télégrammes concernant la destitution de Ulric Thibaudeau, agent des pilotes à Québec ; de tous documents concernant la nomination de son successeur, tels que requêtes, lettres de recommandation, etc. ; de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par le commissaire enquêteur Jolicœur à ce sujet ; aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Delisle*. . *Pas imprimée.*

61 (14*n*). Réponse supplémentaire à ordre du 20 janvier 1913,—Relevé faisant connaître les noms de tous les employés publics relevant du département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Pictou, et qui ont été destitués ; les raisons de leur renvoi, les témoignages entendus à toute enquête tenue à leur sujet, les rapports des enquêtes, les noms des remplaçants ;—et copie de toutes les lettres, plaintes, accusations et recommandations provenant de qui que ce soit en rapport avec ces destitutions, ou avec la nomination de leurs successeurs. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*o*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les télégrammes, lettres, requêtes, accusations, preuve, rapports et autres documents en la possession du département des Postes, ou de l'un quelconque des départements de l'administration, touchant la destitution du capitaine Freeman Myers, maître de poste à Cole-Harbor, comté de Guysboro, N.-E., et, s'il y a eu enquête, liste des noms de tous les témoins entendus, copie de la preuve, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*p*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle, dans la circonscription de Saint-Jacques, Montréal, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Lapointe (Montréal)*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*q*). Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 4 décembre 1912,—Etat faisant connaître les noms de tous les employés du gouvernement fédéral dans la circonscription d'Edmonton qui ont été destitués entre le 10 octobre et le 21 septembre 1912, le salaire payé à chacun lors de son renvoi, et aussi copie de toute correspondance, recommandations au conseil, arrêté du conseil et tous autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à ces destitutions. Présentée le 4 juin 1913. —*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*r*). Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant les noms de tous les fonctionnaires publics dans le district de Sunbury et Queen, qui ont été destitués ou remerciés depuis septembre 1911, les motifs de ces révocations ; aussi, copie de la preuve faite à toute enquête tenue dans ces divers cas et des rapports d'enquête ; aussi, les noms de ceux qui ont remplacé les fonctionnaires révoqués, et copie de toutes lettres, accusations et plaintes au sujet des dites révocations et des recommandations relatives au remplacement des fonctionnaires révoqués. Présentée le 4 juin 1913.—*M. McLean (Sunbury). Pas imprimée.*

61 (14*s*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Levi Munroe, maître de havre à White-Head, N.-E. ; et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

61 (14*t*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Standford Langley, maître de poste à Isaac's-Harbour-Nord, N.-E. ; et dans le cas où il y aurait eu une enquête, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 5 juin 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

61 (14*u*). Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance, accusations, preuve et rapports se rapportant à la destitution de Hugh R. McAdam, maître de poste à Arisaig, N.-E., et à la nomination du révérend Daniel L. Macdonald pour le remplacer. Présentée le 5 juin 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).* *Pas imprimée.*

61 (14*v*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelque autre département du gouvernement, concernant la destitution projetée de J. J. McNeil, à Grant's-Lake, N.-E. ; et aussi, dans le cas où une enquête a eu lieu, état donnant les noms de tous les témoins interrogés,, et le montant des frais de cette enquête. Présentée le 5 juin 1913.—*M. Sinclair* . . *Pas imprimée.*

61 (14*w*). Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les télégrammes, lettres, requêtes, accusations, preuve, rapports et autres documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou de l'un quelconque des départements de l'administration touchant la destitution d'Alex. McInnis, inspecteur des wagons du chemin de fer Intercolonial à Mulgrave, N.-E., et, s'il y a eu enquête, liste des noms de tous les témoins entendus, copie de la preuve, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Sinclair* . . *Pas imprimée.*

61 (14*x*). Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution d'Archibald McDonald, gardien du pont de l'Intercolonial à Grand-Narrows ou Sound, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E. Présentée le 6 juin 1913.—*M. McKenzie.* . . *Pas imprimée.*

61 (14*y*). Noms de tous les fonctionnaires de Shelburne et Queen, qui ont été destitués à compter du 1er décembre 1896. (Sénat) . . *Pas imprimée.*

62. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant le nombre de contrats pour le transport des malles cancellés dans le comté de Bonaventure, depuis le 1er octobre 1911, les noms des entrepreneurs, les prix à eux payés, et les raisons de la cancellation dans chaque cas ; aussi, copie de toutes enquêtes et de tous rapports sur les causes de ces cancellations, les noms des nouveaux entrepreneurs et les prix à eux payés dans chaque cas. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)* . . *Pas imprimée.*

62*a*. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Etat indiquant depuis le 1er janvier 1912, combien de parcours de livraison postale rurale ont été établis en Canada, dans chaque province et chaque comté respectivement. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

62*b*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, télégrammes, accusations, etc., relatifs à la résiliation du contrat pour le transport des malles de Sa Majesté adjugé le 1er janvier 1912 par l'honorable ministre des Postes, à M. J. C. Beeman, de Guthrie, comté de Missisquoi ; et des raisons alléguées pour la résiliation de ce contrat ; avec mention du prix payé à M. Beeman, du nom de l'entrepreneur actuel et du prix accordé à ce dernier. Présentée par l'honorable M. Pelletier.—*M. Kay.* *Pas imprimée.*

62*c*. Réponse à ordre du 11 mars 1912,—Copie de toute lettre, requête, mémoire, soumission et de tout autre document en la possession du département des Postes et se rapportant à la demande des soumissions et à l'octroi du contrat actuellement en force pour le transport de la malle entre Sorel et Sainte-Victoire, dans le comté de Richelieu. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Cardin* . . *Pas imprimée.*

62*d*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions, cautionnements, marchés et contrats en la possession du département des Postes en rapport avec l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Heatherton et Guysboro, en l'année 1912 ; aussi, en rapport avec tout arrangement temporaire arrêté antérieurement à la date de l'adjudication susdite. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Sinclair* . . *Pas imprimée.*

62*e*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres et autres documents concernant l'établissement gratuit d'un service postal rural entre Saltspring et West-River-Station, comté de Pictou, en 1912. Présentée le 17 février 1913.—*M. McDonald.* *Pas imprimée.*

62*f*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres et autres documents concernant l'établissement gratuit d'un service postal rural entre Merigonish-Station, comté de Pictou et Arisaig, dans le comté d'Antigonish, en 1912. Présentée le 17 février 1913.—*M. McDonald* . . *Pas imprimée.*

62*g*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute la correspondance, des lettres, télégrammes et rapports au sujet du terme apporté au contrat de H. D. Decoste pour le transport de la malle entre la station de Linwood et le bureau de poste du même nom, et l'adjudication d'un nouveau contrat à D. Delorey, pour le même service à partir du 1er janvier 1913. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

62*h*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les rapports, télégrammes correspondance, plaintes et recommandations se rapportant au service du transport des malles par voie ferrée dans le comté de Bonaventure du mois d'octobre 1911 à ce jour, et aux nominations et destitutions d'employés attachés à ce service, avec mention de leurs noms, de leurs résidences, de leurs salaires et de leurs fonctions; aussi de tous les documents se rapportant à l'interruption du service susdit au cours de la période plus haut mentionnée; et de tous les documents en rapport avec les mesures prises pour faire face à une éventualité analogue au cours de l'hiver prochain. Présentée le 25 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

62*i*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes soumissions reçues et des contrats passés pour le transport des malles entre St. Andrews et Beauly, dans le comté d'Antigonish, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance en la possession du département des Postes renfermant des recommandations ou des conseils au sujet de l'adjudication de ce contrat ou s'y rapportant en quelque manière. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

62*j*. Réponse à ordre du 3 février 1913,—Etat indiquant quels changements ont été faits dans les contrats pour le transport des malles, dans le comté de Berthier, depuis le 21 septembre 1911; dans quelles paroisses, à quelle date, et pour quelles raisons; à qui ces nouveaux contrats ont été accordés; s'il y a eu demande de soumissions dans chaque cas. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Béland*. . . . . *Pas imprimée.*

62*k*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Guysboro et Charlos-Cove, comté de Guysboro, N.-E., pour l'année 1912. Présentée le 28 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

62*l*. Réponse à ordre du 14 avril 1913,—Relevé faisant connaître les noms des divers courriers convoyeurs sur chemins de fer employés, respectivement, sur les divisions de Montréal et Québec, et la date de nomination et le domicile de chacun d'eux. Présentée le 7 mai 1913. —*M. Bureau*. . . . . *Pas imprimée.*

62*m*. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie du contrat accordé par le département des Postes à l'*Ontario Equipment Company* d'Ottawa concernant l'achat de 350,000 cadenas pour sacs de malle. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

62*n*. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de toute correspondance, télégrammes, etc., échangés entre l'honorable ministre des Postes et le Dr Faucher, de Québec, se rapportant à l'achat d'un certain cadenas breveté pour sacs de malle. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

62*o*. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de toute correspondance, de tous télégrammes, etc., échangés entre l'honorable ministre des Postes et M. Aimé Dion, de Québec, avocat, touchant l'achat d'un certain cadenas breveté pour sacs de malle. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Verville*. . . . . *Pas imprimée.*

62*p*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département concernant le contrat pour le transport des malles entre Linwood, ou quelque point de l'Intercolonial dans le comté d'Antigonish, N.-E., et Grosvenor, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

62*q*. Réponse à ordre du 24 avril 1913,—Etat faisant connaître les noms et prénoms des courriers de malle dans le comté de Vaudreuil et Soulanges; entre quels endroits ils font le service; la distance entre chacun de ces endroits; le prix du contrat de chacun; et quel montant le gouvernement payait pour le transport de la malle en ces différents endroits avant septembre 1911. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

62*r*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Relevé faisant connaître combien de bureaux de poste dans le comté de Yarmouth, N.-E., ne reçoivent pas la malle tous les jours; quels en sont les noms, et combien de fois par semaine ils reçoivent le courrier. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

62*s*. Réponse à adresse à Son Excellence l'Administrateur du 7 avril 1913,—Copie de tous les décrets du conseil, rapports d'experts et contrats, en rapport avec les différents achats de boîtes destinées au service de la livraison postale rurale faits par le département des Postes depuis 1908 et jusqu'au 1er janvier 1912. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

62*t*. Réponse à ordre du 12 mai 1913,—Relevé faisant connaître les noms des bureaux de poste et des maîtres de poste dans les comtés de Soulanges et de Vaudreuil. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

62*u*. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant l'établissement de routes postales rurales dans le comté de Pictou depuis le 1er octobre 1911, avec un état indiquant toutes les routes demandées, les routes établies et celles qui ont été refusées, et les raisons du refus. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

62*v*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toute la correspondance relative à l'achat par le département des Postes, de l'*Ontario Equipment Company*, Ottawa, Ont., de nouveaux cadenas pour sacs de malle. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Carvell*. . .*Pas imprimée.*

62*w*. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, mémoires, soumissions, cautionnement, en rapport avec le contrat pour le transport de la malle entre le bureau de poste et la gare du C.P.R., à Trois-Rivières et *vice versa*, depuis le onzième jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Tobin*. . . . .*Pas imprimée.*

62*x*. Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de toute correspondance, télégrammmes, plaintes, affidavit, rapports, recommandations, pétitions, certificats, contrats et autres documents concernant la cancellation du contrat de M. E. Bougie, pour le transport des malles entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer à Bromptonville, P.Q. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Bureau*. . . . .*Pas imprimée.*

63. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé faisant connaître tous les nouveaux bureaux de poste ouverts dans le comté de Bonaventure depuis octobre 1911 à ce jour; aussi, copie de toute la correspondance à ce sujet; avec mention des noms de ces bureaux, des maîtres de poste qui en ont la charge, et du site respectif de ces bureaux; aussi, copie de toutes les requêtes en faveur de l'établissement de ces bureaux. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

64. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes pétitions, correspondances, mémoires, recommandations et autres papiers ou documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant le projet de fournir gratuitement des remèdes ou un service médical aux pêcheurs canadiens. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

65. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, pétitions, plaintes, mémoires, rapports et enquêtes concernant le service fait par le steamer *Canada* de la Compagnie de navigation interprovinciale de Fraserville, Québec, depuis octobre 1911 jusqu'à date et de tous documents relatifs au présent contrat avec le département du Commerce ou au renouvellement, ou à la prolongation du dit contrat. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

66. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant l'établissement d'une homarderie à Spry-Bay, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

67. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, etc., entre le département du Commerce et toutes compagnies, personne ou personnes relativement à la continuation et au paiement d'une subvention pour un service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean, N.-B., et Bear-River, N.-E., pendant l'année fiscale 1912, et exécutée au cours de l'année fiscale 1911. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

67*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, mémoires, lettres, télégrammes et documents touchant une demande de subvention pour un service par bateaux à vapeur entre Bonaventure, Qué., ou toute autre partie du comté de Bonaventure et Bathurst, N.-B., ou toute autre partie du comté de Gloucester, N.-B., et entre New-Richmond, Qué., et Dalhousie, N.-B., et entre Carleton et Miguasha, Québec, et Dalhousie, N.-B., ou Campbellton, N.-B., ou les deux; aussi copie de toutes réponses à cette demande d'octobre 1911 jusqu'à date. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure).* *Pas imprimée.*

67*b*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de toutes annonces, soumissions, contrats, décrets du conseil, mémoires, papiers, lettres et correspondance se rapportant en quelque manière à un service de steamers subventionnés entre des ports canadiens et des ports des Antilles, ou à tout projet d'amélioration ou d'extension d'un semblable service entre le 1er novembre 1911 jusqu'à date. Présentée le 15 janvier 1913. . . . .*Pas imprimée.*

67*c*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer ou l'un ou l'autre des membres de l'administration, et toute personne au sujet de l'acquisition par le gouvernement du Canada du *Quebec Oriental Railway*, antérieurement le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou de l'*Atlantic, Quebec and Western Railway*, ou de ces deux voies ferrées. Présentée le 17 janvier 1913. —*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

67*d*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des membres de l'administration, et toute personne au sujet de l'acquisition par le gouvernement du Canada du *Quebec Oriental Railway*, antérieurement le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou de l'*Atlantic, Quebec and Western Railway*, ou de ses deux voies ferrées. Présentée le 27 janvier 1913. —*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

67*e*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie du rapport adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux par le parti d'ingénieurs du gouvernement qui ont inspecté le chemin de fer de Québec et Saguenay en décembre 1912 et janvier 1913. Présentée le 27 février 1913. —*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

67*f*. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie des rapports faits par qui que ce soit ou par tout comptable au ministre des Chemins de fer et Canaux sur les avantages que l'Intercolonial peut retirer des chemins de fer *Atlantic, Quebec and Western* et *Quebec Oriental* à titre d'embranchements ou lignes auxiliaires. Présentée le 27 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

67*g*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, pétitions, décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement de la Colombie-Britannique ou quelqu'un de ses membres, depuis le 1er mai 1912, concernant l'augmentation du subside en faveur de la dite province. Présentée le 16 avril 1913. —*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Imprimée pour les documents parlementaires.*

67*h*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 20 janvier 1913.—Copie de tous documents et mémoires du gouvernement de la Colombie-Britannique produisant des réclamations pour subventions provinciales additionnelles, et de toute correspondance et arrêtés du conseil à ce sujet. Présentée le 16 avril 1913.—*Sir Wilfrid Laurier.* *Imprimée pour les documents parlementaires.*

67*i*. Copie de la convention conclue avec les diverses provinces quant à l'emploi des subsides accordés sous le régime de la Loi d'encouragement à l'Agriculture et relevé indiquant les fins pour lesquelles ces subsides seront utilisés. Présentée le 6 juin 1913, par l'honorable M. Burrell. . . . . *Pas imprimée.*

68. Ordres généraux de la milice émis entre le 2 novembre et le 5 novembre 1911, inclusivement. Présentés par l'honorable M. Hughes, le 14 janvier 1913. . . . . *Pas imprimés.*

69. Réponse à adresse à Son Excellence le Très honorable sir Charles Fitzpatrick, C.P., etc., administrateur, en date du 31 mars 1913,—Copie de tous documents, pétitions, lettres, télégrammes, décrets de l'Exécutif et autres papiers et documents en la possession du ministère des Douanes au sujet du droit à payer sur la ficelle servant aux fins de pêche et particulièrement relativement à l'interprétation de l'item 682 du tarif des douanes. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

70. Réponse à ordre du 30 novembre 1912,—(1) Relevé faisant connaître quand la loi actuelle concernant la falsification des substances alimentaires, maintenant connue sous le titre: "Loi des falsifications, S.R.C., chap. 133, a été édictée en premier lieu; (2) quelles sont les substances alimentaires, breuvages ou drogues pour lesquels des types de force et de pureté ont été déterminés par la loi, et à quelles dates ils sont devenus obligatoires; (3) quelles sont les substances alimentaires, breuvages ou drogues pour lesquels des types de force et de pureté ont été préparés et recommandés de temps à autre par l'analyste en chef, mais n'ont pas été mis en vigueur, et pourquoi ils ne l'ont pas été; depuis que cette loi a été mise en yigueur; (4) combien de cas de falsification ont été retracés par l'analyste fédéral, y compris des cas où l'on a constaté que la qualité se trouvait au-dessous du type requis par la loi; (5) dans combien de ces cas des poursuites ont été intentées en vertu de cette loi, ou du code criminel, et dans combien de cas il y a eu conviction. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. McDonnell*. . . . . *Pas imprimée.*

71. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, négociations, propositions écrites et autres papiers et documents en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, au sujet de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, entre le 1er janvier 1890 et le 31 décembre 1891. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

72. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre le député de Bellechasse, le ministre de l'Agriculture et le ministre des Postes concernant la nomination d'un médecin auxiliaire à la station de quarantaine de la Grosse-Ile. Présentée le 14 janvier 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, documents, recommandations et rapports concernant la nomination du Dr J. Pomminville au poste de chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, en remplacement du Dr A. Allaire. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

72*b*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance et autres documents concernant la nomination de Charles W. Hatfield, gardien de pêcheries à la rivière Tusket, Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

72*c*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toutes correspondance, télégrammes, lettres, etc., concernant une grève d'employés temporaires de l'Intercolonial à Halifax, en août 1912. Présentée le 4 février 1913.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

72*d*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous ordres, lettres, télégrammes et autres documents concernant la nomination du lieutenant-colonel Warburton comme chef du service médical au camp de Charlottetown en 1912, et de toutes lettres ou télégrammes concernant sa révocation et son remplacement par son subordonné, le lieutenant-colonel Jenkins. Présentée le 13 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

72*e*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la nomination de M. J. Bégin comme régisseur de la ferme expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière. Présentée le 13 février 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

72*f*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance échangée entre le docteur Marcotte, M. Lavallée, M.P., et l'honorable ministre des Postes et le ministre de l'Agriculture concernant la nomination d'un médecin de santé additionnel à la station de quarantaine de la Grosse-Ile. Présentée le 19 février 1913.—*M. Lemieux*. . *Pas imprimée.*

72*g*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, recommandations, etc., en rapport avec la nomination de John Macdonald au poste d'inspecteur du Revenu de l'Intérieur, et de toutes les lettres, dépêches télégraphiques, demandes, etc., reçues de toute autre personne se rapportant aux requêtes d'autres candidats au même poste. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

72*h*. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, recommandations, etc., en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, ou de quelque département de l'administration touchant la nomination du docteur F W. Kelly au poste de médecin du port à Bridgewater, N.-E. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

72*i*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Relevé montrant toutes les nominations de fonctionnaires fédéraux dans le district électoral d'Edmonton, entre le 10 octobre 1911 et le 21 novembre 1912, ainsi que leurs différents traitements respectifs ; de plus, copie de toute la correspondance, des recommandations au conseil, décrets du conseil, et de tous les autres documents se rapportant en quoi que ce soit à ces nominations. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Oliver*. . . *Pas imprimée.*

72*j*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, recommandations, rapports, mémoires, etc., se rapportant à la nomination d'un contremaître général, ou d'autres employés permanents ou temporaires relevant du département des Travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis octobre 1911 à ce jour ; avec mention des noms, résidences et salaires de ces employés. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

72*k*. Réponse à ordre du Sénat du 27 février 1913,—Production de tous papiers, pétitions, dépêches télégraphiques, lettres et autres documents se rapportant en quelque manière que ce soit à la nomination de M. McCloskie, comme maître de poste à Wakaw, Saskatchewan. *Pas imprimée.*

73. Réponse à adresse du 9 décembre 1912,—Etat faisant connaître les divers changements faits dans le tarif douanier du Canada par décret du conseil depuis la clôture de la dernière session du Parlement. Présentée le 14 janvier 1913. . . . . *Pas imprimée.*

74. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat donnant la quantité et la valeur des mélasses produites de la canne à sucre, telles que désignées dans l'item du tarif No 137a, importées en Canada durant l'exercice expiré le 31 mars 1912 de chacune des Antilles qui est partie à la convention commerciale entre le Canada et les Antilles. Présentée le 14 janvier 1913. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

75. Lettre de l'honorable F. D. Monk, M.P., à l'honorable premier ministre, donnant sa démission comme ministre des Travaux publics, et réponse du premier ministre en accusant réception. Présentée par l'honorable M. Borden, le 14 janvier 1913. . . . . *Pas imprimée.*

75*a*. Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de toutes lettres, rapports, documents et autres pièces concernant la nomination du colonel Crowe comme commandant du Collège militaire Royal, ou sa démission, ou la prolongation de son temps de service ou sa cessation, ainsi que copie de tous papiers ou lettres échangés entre le ministre et le colonel Crowe concernant sa démission ou son refus de prolonger son temps de service. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

75*b*. Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de tous les documents, lettres, plaintes et autres communications échangées entre le général McKenzie et le ministre de la Milice antérieurement à la démission du général McKenzie, ou qui ont pu amener cette démission,—ainsi que de toutes communications échangées avec le ministère de la Guerre en Angleterre, et, en général, de tous les documents se rapportant à cette affaire. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

76. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, rapports, etc., au sujet du retard apporté au paiement de ce qui est dû aux énumérateurs de recensement dans le comté de Bonaventure, en rapport avec le dernier recensement, avec mention des noms, résidences, sommes et dates de paiements. Présentée le 15 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

77. Rapport de la Commission des statistiques officielles du Canada. Présenté le 15 janvier 1913. *Imprimé pour la distribution seulement.*

78. Réponse à ordre du 18 mars 1912,—Copie de toute correspondance en la possession du ministre des Postes au sujet du changement du nom du bureau de poste de Broderick, dans la province de la Saskatchewan, en celui de St-Aldwyn. Présentée le 15 janvier 1913.—*Pas imprimée.*

78*a*. Réponse à ordre du 30 novembre 1911,—Copie de tous papiers, télégrammes, lettres, etc., échangés entre le ministre des Postes et toute autre personne au sujet de la fermeture ou du changement du bureau de poste actuel à Spry-Bay, comté de Halifax. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

79. Rapport des commissaires de la Police fédérale pour 1912. Présenté par l'honorable M. Foster, le 15 janvier 1913. . . . . *Pas imprimée.*

80. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, plaintes, rapports et de tous documents se rapportant à la résiliation du bail No 18778 consenti par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à Aurèle Lebœuf le 12 décembre 1910. Présentée le 16 janvier 1913.—*M. Papineau*. . . . . *Pas imprimée.*

81. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 4 décembre 1912,—Copie de tous les décrets du conseil édictés depuis le premier octobre A.D. 1911, se rapportant à la Commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou à tout membre de cette commission, ou affectant en quoi que ce soit ces commissaires, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Intercolonial en ce qui concerne les devoirs à remplir ou les pouvoirs à exercer par la dite commission, ou par l'un ou l'autre de ses membres ou de l'un ou l'autre des dits fonctionnaires; aussi copie de toutes les recommandations, lettres, demandes, instructions ou autre correspondance se rapportant en quoi que ce soit aux dits décrets du conseil, ou à l'administration du chemin de fer Intercolonial. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

81*a*. Réponse à adresse du 4 décembre 1912,—Copie d'un certain décret du conseil édicté au cours de la présente année ordonnant de remettre à M. F. P. Brady certains rapports antérieurement adressés au conseil d'administration de l'Intercolonial. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

82. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie de tous papiers, relevés de tracé, soumissions et autres données ou documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux ou tout autre département du gouvernement concernant la construction d'une voie ferrée entre Estmere, comté de Victoria, N.-E., et la ville de Baddeck, dans le même comté. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

83. Réponse à adresse du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, soumissions, contrats, décrets du conseil et correspondance au sujet de la fourniture de pièces et de fonte pour le service Est du chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er mai 1912, et de l'achat de fer de rebut provenant de la même source. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*a*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Etat donnant la liste des employés des wagons-buffet sur l'Intercolonial, avec la désignation de leur emploi; aussi, la liste des employés sur les wagons Pullman de l'Intercolonial avec la désignation de leur emploi. Présentée le 17 janvier 1913.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

83*b*. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant une grève d'employés temporaires de l'Intercolonial à Halifax, en août 1912. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . . . *Pas imprimée.*

83*c*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie des témoignages, plans, rapport, correspondance, etc., concernant l'enquête qui a été tenue relativement à un accident sur le chemin de fer Intercolonial, à Saint-André de Kamouraska, le 7 octobre 1912, causé par le train No 33, étant l'express maritime allant vers l'ouest. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

83*d*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de l'enquête tenue au mois de novembre 1912 par M. Macdonald, surintendant de l'Intercolonial à Lévis, contre Alfred Tanguay, employé du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Charles, comté de Bellechasse. Présentée le 27 février 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*e*. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports d'ingénieurs, plans, études ou autres documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, reçus depuis le 1er janvier 1912, concernant la construction d'un embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysboro. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

83*f*. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toutes requêtes, résolutions, lettres, télégrammes et correspondance en la matière du transport (gratis ou à taux réduit) du foin sur l'Intercolonial pour les cultivateurs du comté d'Antigonish, N.-E.,—aussi, des témoignages entendus et du rapport fait au sujet du manque de foin dans le dit comté et dans d'autres comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*g*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions, acceptations de soumissions, etc., en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou l'un ou l'autre des départements de l'administration, datés depuis le 1er juillet 1912, au sujet de la fourniture de la glace pour les besoins de l'Intercolonial à Mulgrave, N.-E. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

83*h*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et autres documents dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton concernant en quelque manière le quai public à Sackville, N.-B., et la nécessité qu'il y a d'établir, dans l'intérêt du trafic de l'Intercolonial et dans les intérêts commerciaux et maritimes de Sackville et des localités voisines, une communication par voie ferrée entre le dit quai et la ligne principale de l'Intercolonial à la station de Sackville; aussi, copie de toutes lettres et autre correspondance reçues par le président ou le vice-président du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, ou par quelque officier du dit chemin de fer sur le même sujet, pendant les années 1911, 1912 et 1913. Présentée le 19 mars 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*i*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître qui ont été les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chacune des soumissions, pour la fourniture de pièces de fer en fonte pour l'Intercolonial, au cours de la présente année. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

83*j*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître combien de barils de clous ont été achetés en 1912 pour l'Intercolonial, et quels ont été les prix payés en chaque cas; si on a demandé des soumissions lors de chaque achat; et, dans l'affirmative, qui ont été les différents soumissionnaires et quels ont été les chiffres respectifs des soumissions; à qui chacun des contrats a été adjugé. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

83*k*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître quelles ont été les sommes perçues respectivement pour le transport des voyageurs et des marchandises, pour chacun des douze mois des années civiles 1910, 1911 et 1912 aux stations suivantes: Montréal, Halifax, Saint-Jean, Sydney, Truro, Moncton, New-Glasgow et Amherst; quelles ont été respectivement pour chacune des années susdites les recettes totales de l'Intercolonial. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Rhodes*. . . . . *Pas imprimée.*

83*l*. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, correspondance, télégrammes, représentations, pétitions et rapports dans le département des Chemins de fer et Canaux, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, ou dans les cantons du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, ou dans les bureaux de l'assistant du président de la commission de direction des chemins de fer de l'Etat, se rapportant en quelque manière au système employé pour fournir de l'eau à la station de Dorchester, sur la ligne de l'Intercolonial, ou au manque total d'eau pour boire ou autres usages à cette station, ainsi qu'à la demeure de l'agent à la dite station—aussi, copie de toute correspondance, lettres, pétitions, recommandations et rapports concernant la prétendue nécessité de commis supplémentaires ou autre assistance à la dite station. Présentée le 21 avril 1913. —*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*m*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres papiers dans le département des Chemins de fer et Canaux ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, concernant M. L. Tracy, employé dans les ateliers de l'Intercolonial en 1899 et 1900, et de toutes lettres et correspondance au sujet du dit M. L. Tracy échangées entre le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors et quelqu'un des officiers du dit chemin de fer au cours des dites années; aussi, copie des lettres, sur le même sujet, de D. Pottinger, alors gérant général, feu James E. Price, alors surintendant général, et feu M. Jarvis, alors surintendant divisionnaire du dit chemin de fer, pendant la dite période de 1899 et 1900. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Emmerson.* *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

83*n*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Relevé faisant connaître toutes les sommes perçues par l'Intercolonial pour transport de foin entre Amherst et d'autres stations sur cette voie ferrée, dans le comté de Cumberland, et Antigonish, N.-E., consigné à C. Edgar Whidden ou C. B. Whidden and Son, au cours des mois de janvier dernier et de février courant; par qui le fret a été payé;—aussi, copie de factures et connaissements du foin transporté. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*o*. Réponse à ordre du 3 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, rapports, etc., reçus depuis le premier jour d'octobre 1911 par le département des Chemins de fer et Canaux, la Commission administrative des chemins de du gouvernement, l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Intercolonial ou du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ou en la possession de l'un ou l'autre de ces bureaux administratifs ou de ces fonctionnaires, se rapportant en quoi que ce soit à une demande, ou à un projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial à Moncton, ou sur tout autre point de l'Intercolonial, ou sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*p*. Réponse à ordre du 24 février,—Copie de toutes plaintes, réquisitions, pétitions et correspondance de toute nature de la part de la Chambre de Commerce ou des citoyens de Sydney, N.-E., ou de quelques-uns d'entre eux, demandant de meilleures facilités sur l'Intercolonial dans la division de Sydney. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

83*q*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, etc., relativement à la demande de dommages à la suite de la mort du jeune fils de Thomas Hoare, tué à une traverse de l'Intercolonial, dans la ville de Stellarton, au cours de l'été de 1912, et de toutes les requêtes, lettres, etc., demandant l'installation de barrières ou autres moyens de protection à cette traverse. Présentée le 1er avril 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

83*r*. Réponse à ordre du 14 avril 1913,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Chemins de fer à Moncton et le même département à Campbellton au sujet de la collision arrivée à Saint-Moïse, dans le cours de février 1913, entre les trains de E. Smith et le train régulier No 99, en exceptant l'enquête tenue sur le sujet. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

83*s*. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Liste contenant les noms, résidences et occupations de tous les employés du chemin de fer Intercolonial qui ont été destitués dans le comté de Rimouski depuis le 21 septembre 1911. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

83*t*. Copie certifiée d'un rapport du Conseil privé du 5 mai 1913, concernant la nomination de Frederick Passmore Gutelius comme gérant général des chemins de fer de l'Etat. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 7 mai 1913. . . . . *Pas imprimée.*

83*u*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de toutes lettres, mémoires, pétitions, correspondance, rapports et autres documents dans le département des Postes concernant ou se rapportant à l'inauguration ou à l'établissement d'un système en vue de faciliter le transport, entre autres choses, des journaux ou autres matières postales par l'Intercolonial, le matin, entre Moncton, N.-B., et Saint-Jean, avec raccordement avec la ligne ferrée qui dessert Salisbury et le comté d'Albert, N.-B.; aussi, concernant l'établissement d'un système en vue de faciliter le transport des journaux et autres matières postales tous les soirs de la semaine par le convoi connu sous la désignation de No 84 qui fait le service entre Moncton, N.-B., et Springhill-Junction, N.-E., ce qui permettrait la distribution des dites matières postales à Shediac, Memramcook, Dorchester, Sackville, Amherst et les points intermédiaires à l'est de Moncton; aussi, un état indiquant quelles facilités de transport de cette nature (s'il en est), soit au moyen de sacs fermés à clef ou autrement, ont été inaugurées ou établies sur l'une ou l'autre des dites voies ferrées, et donnant les dates respectives de l'établissement des dites facilités de transport des matières postales en général ou en ce qui concerne aucun des journaux publiés à Moncton le matin ou le soir. Présentée le 12 mai 1913.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83*v*. Etat indiquant si, depuis le 1er janvier 1913, quelque contrat a été fait pour la construction ou la fourniture de wagons de toute espèce quelconque pour l'usage de l'Intercolonial, et à qui le contrat a été accordé; aussi, quel a été le nombre de wagons, l'espèce ou classe et le prix; si des soumissions ont été demandées avant l'adjudication du dit contrat; et les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission; aussi, si des soumissions ont été demandées par voie d'annonces publiques, ou privément. Présenté le 21 mai 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimé.*

83*w*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Relevé faisant connaître les sommes perçues par l'Intercolonial pour transport de foin expédié d'Amherst et autres stations sur l'Intercolonial, dans le comté de Cumberland, à Antigonish, et autres stations dans le comté d'Antigonish, au cours des mois de janvier, février et mars dernier; les noms des expéditeurs et des destinataires; la somme payée pour transport de chaque expédition, et par qui payée;—aussi, copie de tous les connaissements de ces expéditions. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

84. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, mémoires, décrets du conseil, lettres et correspondance, se rapportant en quoi que ce soit à la fermeture du bureau canadien d'immigration à Boston, E.-U.-A., en 1911, et à sa réouverture subséquente. Présentée le 17 janvier 1913. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

85. Copies de dépêches datées le 11 décembre 1912, adressées au Gouverneur général de la Confédération Australienne, à celui de l'Union Sud-Africaine et aux gouverneurs de la Nouvelle-Zélande et de Terre-Neuve, touchant la représentation des colonies autonomes dans le comité de la défense impériale. Présentées par le Très honorable M. Borden, le 17 janvier 1913.. .. ..*Pas imprimées.*

86. Rapports concernant les marées et courants du détroit de Northumberland. *(Sénat). Pas imprimés.*

87. Réponse à ordre du Sénat du 3 décembre 1912,—Copie de l'ordre en conseil transférant la division des Archives du département de l'Agriculture au département du Secrétaire d'Etat. *Pas imprimée.*

88. Réponse à adresse du Sénat du 3 décembre 1912,—Production de toute la correspondance et de tous documents relatifs à l'institution d'une commission pour faire une enquête sur les réserves des sauvages dans la Colombie-Britannique.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Taux d'assurances entre les ports canadiens sur l'Atlantique et les ports du Royaume-Uni. *(Sénat)*.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

90. Rapport de la Commission du département de la Statistique Officielle du Canada avec une annexe contenant les pièces justificatives.. .. ..*Imprimé pour la distribution seulement.*

91. Copie du sixième rapport conjoint du commissaire pour la démarcation du 141me degré de longitude ouest. Présentée par l'honorable M. Roche, le 21 janvier 1913...*Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoire, correspondance, etc., avec le gouvernement de la Colombie-Britannique ou quelqu'un de ses membres; avec les agents du département de la Marine et des Pêcheries résidant dans la dite province; avec les propriétaires des établissements de conserves de saumon dans la dite province; et avec toutes compagnie, personne ou personnes concernant la défense d'exporter le saumon dit *Sock-Eyed* de la dite province depuis le 15 octobre 1911. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre du 20 mars 1912,—Copie de tous mémoires et correspondance touchant les taux pour les câblogrammes, échangés entre le département des Postes canadien et le ministère des Postes britannique. Présentée le 20 janvier 1913.—*M. Lemieux. Pas imprimée.*

94. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, lettres, etc., entre le gouvernement du Canada et l'Australie pendant les derniers douze mois concernant des arrangements de tarif préférentiel entre les deux dits pays. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax). Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

95. Rapport de M. Olivar Asselin sur une enquête faite au sujet de l'immigration venant de Belgique et de France en Canada. Présenté par l'honorable M. Roche, le 21 janvier 1913. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

95*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, plaintes, papiers, rapports et autres documents touchant l'enquête tenue à Port-Daniel-Ouest, Qué., sur la conduite de Edmund Dea, surveillant ou gardien de la homarderie en cette localité. Présentée le 22 janvier 1913.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*b*. Rapport de R. A. Pringle, écuyer, C.R., *re* enquête sur le naufrage du steamer *Mayflower*, le 12 novembre 1912. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 6 février 1913..*Pas imprimé.*

95*c*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet des accusations portées contre la *United Shoe Machinery Company;* du décret du conseil nommant la commission; de l'accusation qui a donné lieu à ce décret, et des mesures, s'il en est, prises par l'administration à la suite du rapport de la commission, soit par décret du conseil, soit autrement. Présentée le 11 février 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*d*. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de tous les documents, témoignages entendus, lettres, télégrammes en rapport avec l'enquête au sujet de l'échouement du steamer de l'Etat *Earl Grey* à Toney-River, dans le comté de Pictou, au printemps de 1912; des rapports du commissaire enquêteur, et toute la correspondance, des télégrammes et documents se rapportant à l'enquête, et de toute décision départementale en la matière. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

95*e*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, papiers, preuve et autres documents se rapportant à l'enquête sur la collision entre le steamer *City of Sydney* et le remorqueur *Douglas H. Thomas* dans le port de Sydney-Harbour, le 13 novembre 1912; et aussi, copie du verdict et du rapport du commissaire enquêteur à ce sujet. Présentée le 2 avril 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

96. Rapport du Second Congrès international de l'éducation morale, tenue à la Haye, 22-27 août 1912, et, corrélativement, sur l'instruction morale dans les écoles publiques du Canada, etc., par J. A. M. Aikins, nommé par le gouvernement canadien comme représentant à ce congrès. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 21 janvier 1913. *Imprimée pour la distribution seulement.*

97. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie des listes de paie, lettres, documents, télégrammes et autres papiers concernant les dépenses à l'île Caribou, comté de Pictou. Présentée le 21 janvier 1913.—*M. Macdonald*. *Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre du 22 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou quelque officier de son département et J. A. Gillies, C.R., Sydney, concernant l'acquisition de John B. Nicholson d'un emplacement pour une homarderie à Snidloff-Lake, comté de Richmond, N.-E., aussi, copie de tous comptes, frais et pièces justificatives reçues du dit J. A. Gillies pour services rendus, et un état des paiements faits au dit J. A. Gillies en rapport avec cette transaction. Présentée le 7 février 1913.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, etc, entre le département des Travaux publics et toute personne au sujet du placement d'obstacles à la navigation dans les eaux de South-West-Cove, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

100. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, bordereaux de paie, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec les dépenses faites à Skinner's-Cove, dans le comté de Pictou. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Macdonald*. . . . . . . *Pas imprimée.*

101. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 22 janvier 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la province d'Ontario au sujet de l'extension des limites de la dite province. Présentée le 28 janvier 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, rapports et documents touchant la réclamation produite par C. R. Scoles, de New-Carlisle, Qué., pour le paiement d'un reliquat de subvention votée en faveur du chemin de fer Atlantique au Lac Supérieur, depuis octobre 1911 jusqu'à date. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Marcil.* *Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes, rapports et autres documents, concernant une prétendue défalcation dans les comptes de Joseph P. Melanson, clerc au bureau de douanes à Bathurst, comté de Gloucester, qui ont causé une enquête tenue le 23 octobre dernier par l'inspecteur provincial des douanes, avec le nom de l'accusateur. Présentée le 24 janvier 1913.—*M. Turgeon.* *Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre du 9 décembre 1913.—Copie de tous papiers, lettres et télégrammes en la possession du département des Chemins de fer et Canaux ou de tout autre département du gouvernement, entre le 1er septembre 1874 et le 1er septembre 1879, concernant l'acquisition ou l'expropriation de terrains à St. Peters, N.-E., pour fins de canal, et relatifs à la nomination d'évaluateurs pour décider de la valeur de ces terrrains, aux instructions données aux évaluateurs, au rapport ou rapports de ces derniers à la superficie expropriée et au prix payé pour les dites expropriations. Aussi, relevé du montant payé à chaque évaluateur pour ses services. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Kyte*. . . *Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie des différents tarifs de fret en opération sur la ligne des chemins de fer de Métapédia à New-Carlisle et de New-Carlisle à Gascons et *vice versa*, et de toute demande de changement de ces tarifs; et aussi, copie de toutes requêtes, pétitions, lettres ou autres documents se plaignant de ces tarifs. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. *Pas imprimée.*

105*a*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie des différents tarifs de transport de marchandises en force sur la ligne du chemin de fer de Sunny-Brae à Ferrona-Junction, sur le réseau de l'Intercolonial, et de toutes requêtes reçues demandant le changement des dits tarifs; aussi, copie de toutes requêtes, pétitions, lettres et autres documents se plaignant de ces tarifs. Présentée le 27 janvier 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

106. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie des instructions originales, y compris plans, devis, profils, etc., fournis aux ingénieurs de la division est du Transcontinental entre Winnipeg et Québec par l'ingénieur en chef de la Commission du chemin de fer Transcontinental et approuvés par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; aussi, de toutes les instructions, y compris devis et profils, émises par l'ingénieur en chef ou par le président

VOLUME 27—*Suite.*

de la Commission du Transcontinental, depuis le 31 octobre 1911, et qui, en quelque manière que ce soit, modifient, changent les instructions originales ci-dessus mentionnées ou s'en départissent;—aussi, de toute correspondance entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de son département, et le président de la Commission du Transcontinental, ou son ingénieur en chef, au sujet des modifications apportées aux instructions originales, quant aux pentes, courbes et ponts ou autres constructions permanentes. Aussi, copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des membres du gouvernement, et tout fonctionnaire de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en rapport avec certaines déviations des instructions originales touchant les pentes, les courbes ou les constructions permanentes sur la dite ligne entre Winnipeg et Québec; aussi, de toute correspondance échangée entre l'ingénieur en chef et l'un ou l'autre des fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique ou quelques-uns du personnel de son administration technique au sujet des changements projetés quant aux pentes, courbes ou construction permanentes sur la ligne du Transcontinental entre Winnipeg et la cité de Québec. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Graham*.. ..*Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Copie d'une lettre, datée le 24 septembre 1904, écrite par l'ingénieur en chef Lumsden, de la Commission du Transcontinental, au président Wade de la même commission, dans laquelle l'ingénieur en chef recommande à ce dernier certaines rampes sur le Transcontinental. Présentée le 15 mai 1913.—*M. Graham.* *Pas imprimée.*

107. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de tous les documents se rapportant à une réclamation de L. A. Sauvé à l'égard de certaines constructions à la Pointe des Cascades, sur le canal de Soulanges, et de toute la correspondance en la matière. Présentée le 30 janvier 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

108. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Copie du contrat passé entre le département des Chemins de fer et Canaux et W. H. Weller pour l'amélioration du canal St. Peters, et de toute correspondance entre l'entrepreneur et toute autre personne, firme ou corporation et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du déchargement des matériaux enlevés par l'entrepreneur. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

108*a*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute la correspondance échangée entre le département des Chemins de fer et Canaux et C. D. Sargent, I.C., et entre l'ingénieur C. D. Sargent et H. E. Stanton, ingénieur surintendant du canal St. Peters, ou entre W. H. Weller, entrepreneur des travaux d'amélioration du canal St. Peters, et l'une ou l'autre des personnes susnommées, au sujet de l'ouvrage exécuté par l'entrepreneur en dehors de son contrat et du devis *ad hoc*;—aussi, de toute correspondance, lettres et télégrammes entre le département des Chemins de fer et Canaux ou l'ingénieur C. D. Sargent et toute autre personne, en la matière;— aussi de tous les comptes et pièces justificatives fournis au gouvernement concernant l'ouvrage précité, et des paiements faits par le gouvernement à l'entrepreneur, spécifiant si ces paiements sont en solde complète ou partielle. Présentée le 21 avril 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

108*b*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie des comptes des dépenses personnelles payées à M. St-Amour, surveillant du canal Soulanges, depuis que ce fonctionnaire est entrée en fonction;—aussi, réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie des dépenses personnelles payées par le gouvernement à M. St-Amour, surintendant du canal Soulanges, depuis la date de sa nomination. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

109. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, pétitions et autres documents reçus depuis le 1er janvier 1912, demandant que la ligne ferrée, connue sous le nom de Vale-Road, forme partie du réseau de l'Intercolonial. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance relativement à l'émission de lettres patentes en faveur de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, Limited*; aussi, copie des dites lettres patentes. Présentée le 30 janvier 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

111. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., entre le département du Commerce et M. Donnelly, ci-devant commissaire canadien du commerce à Mexico, concernant la fermeture du bureau du dit commissaire à Mexico. Présentée le 3 février 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

112. Rapport requis par l'article 88 du chapitre 62, Statuts Revisés du Canada, décrétant que le ministre de l'Intérieur soumette au Parlement, chaque année, un rapport des liqueurs apportées de tout endroit situé hors du Canada, dans les territoires, sur permission spéciale du commissaire des Territoires du Nord-Ouest donnée par écrit. Présenté le 3 février 1913, par l'honorable M. Roche.. .. ..*Pas imprimé.*

113. Réponse à ordre du 22 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres papiers et documents se rapportant à la démission du lieutenant-colonel F. Moore, 20me régiment, carabiniers de Halton, et aussi copie de sa lettre de démission et de la réponse à cette lettre. Présentée le 6 février 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite*

114. Réponse à ordre du 20 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec la grève des chauffeurs et autres personnes employés sur le navire de l'Etat *Earl Grey*, au cours des années 1912 et 1913. Présentée le 11 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

115. Réponse à ordre du 27 mars 1912,—Copie de tous papiers, lettres et télégrammes concernant la demande pour louer False-Cove-Flats, Vancouver, C.-B., ou accordant un bail pour cette propriété. Présentée le 11 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . . . *Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de toute correspondance et autres papiers relatifs à une garantie projetée des obligations du chemin de fer de Québec au Saguenay. Présentée le 11 février 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

116*a*. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de tous documents, pétitions, mémoires, lettres et télégrammes adressés au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres le pressant d'incorporer dans le réseau des chemins de fer de l'Etat les lignes du Québec et Oriental et de l'Atlantique, Québec et Occidental, et de toutes les réponses faites à ce sujet. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

116*b*. Réponse à adresse du 11 décembre 1912,—Copie de tous décrets du conseil concernant la construction d'une ligne ferrée de Saint-Jean, N.-B., à Grand-Falls, N.-B., ou de quelque partie de cette ligne; aussi, copie de tous plans et profils adressés au département des Chemins de fer et Canaux par la *Quebec and St. John Railway Company*, et de toute correspondance entre le département des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'un de ses officiers et la dite compagnie ou le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ou quelqu'un de ses officiers, au sujet des courbes, rampes ou spécifications de la ligne ferrée ou de partie de cette ligne. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Carvell*. . *Pas imprimée.*

116*c*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, mémoires, requêtes, lettres, etc., soumis à la Commission des chemins de fer, du 1er janvier 1913 à ce jour, par qui que ce soit au sujet de l'administration des chemins de fer *Quebec and Oriental* et *Atlantic, Quebec and Western*, quant au service du transport des marchandises et des voyageurs et des messageries, avec copie de tous les ordres et décisions émis par cette commission, et de la correspondance qui se rapporte à ces sujets. Présentée le 20 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

117. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 5 décembre 1912,—Etat faisant connaître le nombre d'appels d'ordres du Bureau des Commissaires des chemins de fer interjetés devant le Gouverneur en conseil pendant les douze mois qui ont précédé le 25 novembre 1912, les détails de chaque appel et la décision rendue par le Gouverneur en conseil dans chaque cas. Présentée le 11 février 1913.—*M. Graham.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

118. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 22 janvier 1913, —Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance ayant pour objet de faciliter davantage les moyens de recueillir des données utiles pour le commerce du pays par l'intermédiaire du service consulaire britannique. Présentée le 11 février 1913.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

119. Réponse à ordre du 24 janvier 1913,—Liste de tous les employés des différents départements, tant à Ottawa que dans les neuf provinces et territoires du Canada et autres endroits hors du Canada (service interne et externe) qui ont laissé leur emploi, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'au 10 janvier 1912, inclusivement, et indiquant leur nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire respectivement; la date de leur nomination; la date de leur départ; leur salaire à l'époque de leur nomination et à l'époque de leur départ; les causes de leur départ; s'ils ont été remplacés, ou non; les noms, prénoms, âge, nationalité, emploi et salaire de ceux qui les ont remplacés; dans les cas de destitutions, la liste des personnes qui ont demandé ces destitutions; dans les cas de remplacements, la liste des personnes qui ont recommandé les nouveaux venus. Présentée le 11 février 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . . *Pas imprimée.*

119*a*. Réponse supplémentaire à ordre du 24 janvier 1912,—Liste de tous les employés des différents départements, tant à Ottawa que dans les neuf provinces et territoires du Canada et autres endroits hors du Canada (service interne et externe) qui ont quitté leur emploi, le 1er octobre 1911 jusqu'au 10 janvier 1912, inclusivement, et indiquant leurs nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire respectivement; la date de leur nomination; la date de leur départ; leur salaire à l'époque de leur nomination et à l'époque de leur départ; les causes de leur départ; s'ils ont été remplacés ou non; les nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire de ceux qui les ont remplacés; dans les cas de destitutions, la liste des personnes qui ont demandé ces destitutions; dans le cas de remplacements,—la liste des personnes qui ont recommandé les nouveaux venus. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . . *Pas imprimée.*

120. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 5 février 1912, —Copie de toutes soumissions, contrats, rapports et mémoires de l'ingénieur du département des Travaux publics décrets du conseil, correspondance et autres documents concernant la construction d'un barrage au pied du lac Témiscamingue pour la retenue des eaux. Présentée le 12 février 1913.—*M. Pugsley*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

120*a*. Réponse à ordre du 4 mars 1912,—Copie de tout contrat, correspondance ou écrits quelconques échangés entre le gouvernement du Canada et le ou des entrepreneurs concernant la construction d'une écluse en 1908 ou 1909, appelée écluse du Lac Témiscamingue ou bâtie sur les rivières formant la charge ou la décharge du dit lac. Présentée le 12 février 1913.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

121. Réponse à ordre du 28 mars 1912,—Liste des sujets des tableaux et aquarelles qui sont devenus la propriété de la Galerie Nationale du Canada depuis 1891, et donnant le nom de l'auteur dans chaque cas. Présentée le 12 février 1913.—*M. Burnham*. . . . *Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copies de tous documents, lettres, correspondance, rapports, recommandations, etc., se rapportant à la demande de M. Firmin Thibault, de Saint-Denis, comté de Kamouraska, pour son indemnité pour avoir servi lors de l'invasion des féniens. Présentée le 13 février 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . *Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Etat faisant connaître à quelle date ou à quelles dates le gouvernement a acheté le site d'un nouveau champ de tir dans le comté de Carleton, Ont. ; de qui ont été achetés les différents lopins de terre, et à quel prix par acre pour chacun d'eux ; combien d'acres de terre ont été achetés, et quelle est la somme totale payée ; si le gouvernement y a érigé quelques bâtisses, et quel en a été le coût ; en rapport avec cette acquisition, quelles sont les sommes payées, et à qui payées, par le gouvernement, à titre de commission, honoraires, frais d'agence et frais légaux ; entre la date du premier achat et le 23 janvier 1913, quelle somme a été dépensée par le gouvernement en rapport avec ce champ de tir, pour toutes fins quelconques ; s'il y a encore quelques sommes payables et non soldées en quoi que ce soit qui se rattache à l'achat de ce site ; à qui sont-elles dues, et quel en est le chiffre ; à quelle distance de l'hôtel des postes de la cité d'Ottawa se trouve le dit champ de tir ; s'il y a quelque ligne de tramways ou autre voie ferrée mettant en communication la cité d'Ottawa et ce champ de tir ; s'il n'en existe pas, quels moyens de transport on va établir pour les tireurs allant à ce champ de tir ou en revenant. Présentée le 13 février 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . . *Pas imprimée*

124. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 10 février 1913, —Copie du mémoire présenté au gouvernement au cours de la session de 1911-12, par une délégation du gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, demandant que la subvention provinciale soit augmentée, et dont copie a été déposée sur la Table de la Chambre par le ministre des Finances à la dernière session du Parlement, mais qui ne paraît plus être parmi les archives de la Chambre. Présentée le 17 février 1913.—*M. Hughes (King, I.P.-E.).*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

125. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912, —Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et correspondance entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres, depuis le 1er novembre 1911 jusqu'à date, et toute corporation, compagnie, personne ou personnes, se rapportant en quelque manière au tarif douanier sur le ciment ; aussi copie de toutes lettres et correspondance échangées entre des membres du gouvernement du Canada pendant la même période et se rapportant au même sujet. Aussi, copie de tous papiers, documents, mémoires et décrets du conseil touchant la réduction du tarif douanier sur le ciment faite sur décret du conseil depuis la clôture de la dernière session du Parlement. Présentée le 17 février 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

125*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 20 janvier 1913,—Copie de toutes les requêtes adressées depuis le 1er octobre 1911 au Gouverneur général en conseil, ou à l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, demandant remise de droit, ou réajustement des droits sur le ciment ; de toutes les lettres adressées aux ministres individuellement à cet égard, et de toute la correspondance et de tous les arrêtés en conseil. Présentée le 21 février 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

125*b*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, pétitions, décrets du conseil, lettres et télégrammes en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration, ou échangés entre le département des Douanes et le département de la Justice, ou tout procureur, avocat, association, compagnie ou particulier, au cours des douze derniers mois, au sujet de l'imposition de droits tarifaires sur le bois d'œuvre raboté sur une seule face et coupé à dimension ou concernant l'interprétation de l'item tarifaire No 504 ; ainsi qu'une copie imprimée de toute cause d'épreuve, appel, factum ou plaidoyer, soumis à la Cour d'Echiquier du Canada ou à la Cour Suprême du Canada, en la matière d'interprétation judiciaire du dit item No 504. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses membres et qui que ce soit en rapport avec la ½ est de la section 27, township 6, rang 2, à l'ouest du 3me méridien. Présentée le 17 février 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . . *Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Etat indiquant depuis la confédération, quand la milice ou les forces régulières ont été appelées sous les armes pour venir en aide au pouvoir civil ; combien de fois, quand et où cet appel a eu lieu depuis lors ; quelles sommes d'argent ont été payées par chaque corporation municipale pour le service accompli en

VOLUME 27—*Suite.*

chaque cas; quels sont les corps militaires qui ont été appelés sous les armes en chaque instance; si c'était en chaque instance aux fins de réprimer des grèves de travailleurs, ou pour d'autres fins. Présentée le 18 février 1913.—*M. Macdonald.* . .*Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance, papiers, etc., concernant la demande formulée par James McKelvey, de Sarnia, Ontario, pour l'obtention de l'octroi aux volontaires qui ont fait du service lors de l'invasion fénienne. Présentée le 18 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . .*Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de tous documents, correspondance, mémoires, rapports, demandes d'enquêtes, de nominations de commissions et autres documents relatifs à l'étude des causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'est de la Puissance. Présentée le 18 février 1913.—*M. Paquet*. .*Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance au sujet de la demande de la Banque Internationale adressée au conseil du Trésor pour un certificat lui permettant de commencer des transactions. Présentée le 18 février 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, rapports, lettres et instructions concernant la pêche de l'éperlan et du saumon, dans la rivière Ristigouche et la Baie-des-Chaleurs depuis octobre 1911 jusqu'à date, et des instructions adressées aux officiers du département de la Marine et des Pêcheries à ce sujet. Présentée le 18 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . . .*Pas imprimée.*

132. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance et papiers concernant l'augmentation du salaire de M. Sévigny, employé du bureau d'immigration à Montréal. Présentée le 18 février 1913.—*M. Carvell* . . . .*Pas imprimée.*

133. Réponse à ordre du 5 février 1913,—Etat faisant connaître toutes commandes (s'il en est) pour articles faites par le département des Travaux publics depuis le 1er octobre 1911 à Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax; les soumissions demandées dans chaque cas; les commandes pour articles faites sans soumissions; les noms des firmes, et les montants dans chaque cas. Présentée le 19 février 1913.—*M. Macdonald*. . . . . .*Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute la correspondance, et de tous les autres documents dans le département des Travaux publics se rattachant à l'octroi d'un contrat pour livraison de charbon dit *Welsh coal* aux divers édifices fédéraux en la cité de Montréal. Présentée le 19 février 1913.—*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

135. Réponse à ordre du 5 décembre 1912,—Etat indiquant combien de contrats de dragage ont été donnés pendant l'année 1911-12 par le département des Travaux publics, le nom de chaque soumissionnaire et le montant mentionné dans chaque soumission. Présentée le 19 février 1913.—*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

135*a*. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Relevé de la quantité, par verges cubes, de dragage fait dans le havre de Bathurst, par la drague *Restigouche* durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre et novembre de l'année 1911, et durant les mêmes mois de l'année 1912. Présentée le 19 février 1913.—*M. Turgeon*. . . . .*Pas imprimée.*

135*b*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous les documents, correspondance, recommandations et rapports touchant le dragage de la rivière des Prairies; ainsi qu'un résumé faisant connaître l'ouvrage accompli; les profondeur, longueur et largeur du chenal creusé, les noms des personnes employées pour cet ouvrage, leur salaire et la somme dépensée en rapport avec cet ouvrage entre le 1er octobre 1911 et le 21 novembre 1912. Présentée le 12 mai 1913.—*M. Wilson (Laval)*. . . . .*Pas imprimée.*

135*c*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de tous documents, lettres, rapports d'ingénieurs, et dépenses détaillées concernant le dragage à Sainte-Anne de Ristigouche et Cross-Point. comté de Bonaventure. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Marcil (Bonaventure).*
Pas imprimée.

135*d*. Réponse à ordre de la Chambre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître combien de dragage a été fait par les dragues du gouvernement pour des particuliers ou des sociétés dans l'Ile-du-Prince-Edouard, au cours de la saison de 1912; quels sont les noms des personnes ou des sociétés pour lesquelles ce dragage a été fait; combien de verges cubes de matériaux ont été enlevées pour chaque personne ou firme; de quelle nature était les substances enlevées, et quel prix, par verge, le gouvernement a exigé pour ce dragage; qui a mesuré la quantité de substance enlevée, et si on s'est servi de la mesure de chaland; qui a recommandé ce dragage; si on a consulté l'ingénieur local ou tout autre ingénieur quant au mesurage à adopter, et si l'ingénieur local, ou tout autre ingénieur, a exercé quelque contrôle sur l'ouvrage. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.).*
Pas imprimée.

136. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie du compte de Jean-Baptiste Lena et de son épouse pour ouvrages faits aux bâtisses publiques à Valleyfield, Qué., en mai 1912, ainsi que de toute correspondance, rapport et de tout document se rapportant au paiement de tout ou en partie de ces comptes. Présentée le 19 février 1913.—*M. Papineau.*
Pas imprimée.

VOLUME 27—*Suite.*

137. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Etat indiquant le montant d'argent dépensé pour améliorer le chenal de la rivière Ottawa entre la cité de Hull et le village de Masson. Présentée le 19 février 1913.—*M. Devlin*. . . . . *Pas imprimée.*

138. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous documents concernant le transfert de P. E. Amiot, ingénieur local du département des Travaux publics de Bonaventure, Québec, au district de Chicoutimi et Saguenay, et la nomination en son lieu et place de Chas. E. Taché, de Chicoutimi, comme ingénieur local: aussi, copie des instructions données à ce dernier, et quels sont ses fonctions, son domicile et son salaire. Présentée le 19 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

139. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toutes pétitions, mémoires, correspondance, rapports et résolutions de conseils de comté ou autres conseils municipaux du comté de Bonaventure en faveur de ou adverses à certains travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis octobre 1911, adressés au ci-devant ministre des Travaux publics ou autre membre de l'administration actuelle, et copie de toutes réponses faites à ce sujet. Présentée le 19 février 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

140. Etat annuel des affaires de la Compagnie de Prêt et de Placement Britannique Canadienne pour l'année terminée le 31 décembre 1911. *(Sénat)* . . . . *Pas imprimé.*

141. Réponse à ordre du Sénat du 23 janvier 1913,—Copie de toutes réclamations faites par le gardien de pêche actuel au lac Baker, dans le comté de Madawaska, N.-B., et d'un état des sommes payées à cet employé. . . . . *Pas imprimée.*

141*a*. Réponse à adresse du Sénat du 6 mars 1912,—Production de tous documents, contrats, correspondance en rapport avec la réclamation de MM. Elzéar Boulanger et fils, Montmagny. . . . . *Pas imprimée.*

141*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, renseignements, condamnations et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries ou de quelqu'un de ses officiers, concernant la poursuite intentée en 1910 contre George Rowlings et James Rowlings, de Musquodoboit-Harbour, comté de Halifax, pour violation des règlements de pêche. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

141*c*. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et documents ou autres communications échangés avec le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'un de ses officiers au sujet des poursuites intentées aux personnes suivantes: Sam. Stewart, Melvin Hart, Andrew McNeil, Thomas McNeil, Hugh Malcolm, Tom Moffatt, James Waddin, Samuel Wright et Dougald Higgins, de Westville, comté de Pictou, pour infraction à la loi des pêcheries; aussi, copie de toutes requêtes ou lettres concernant la remise des amendes imposées—aussi, copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant une accusation portée contre Rod Martin, de Westville susdit, garde-pêche, pour pêche illégale et autres infractions. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

142. Réponse à adresse du Sénat du 28 janvier 1913,—Copie du rapport du ministre de la Justice *in re Florence Mining Company*. . . . . *Pas imprimée.*

143. Copie des instructions adressées aux lieutenants-gouverneurs des diverses provinces du Canada, avec leurs commissions et une copie de ces commissions.—*(Sénat)*. . *Pas imprimée.*

144. Réponse à ordre du 15 janvier 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents, télégrammes, rapports et opinions au sujet de la réclamation de William Iceton, de Purcell's-Cove, qui demande que le département de la Marine et des Pêcheries ou quelque autre département lui rende un bateau. Présentée le 20 février 1913.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

145. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912, —Copie de tous papiers, télégrammes, lettres et décrets du conseil concernant le transfert d'une propriété connue sous le nom de "Police Point Reserve" à la corporation de la cité de Medicine-Hat, Alberta. Présentée le 20 février 1913.—*M. Buchanan*. . . *Pas imprimée.*

146. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de l'enquête faite par F. B. Atkinson, Lévis, sur un accident arrivé au cheval de Arsène Lauzier, à Amqui, comté de Rimouski, le 19 février 1912. Présentée le 20 février 1913.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

147. Correspondance, mémoires, etc., se rapportant à la concession, datée le 19 novembre 1912, à un nommé Arthur Donaldson, de la moitié N. du ¼ S.-O. de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du 2me méridien. Présentés par l'honorable M. Roche, le 20 février 1913. . . . . *Pas imprimés.*

147*a*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la moitié nord du ¼ S.-O. de la section 8, township 49, rang 26, à l'ouest du second méridien, province de Saskatchewan, et l'octroi d'une inscription de homestead pour la dite propriété à un nommé Arthur Donaldson. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 27—*Suite.*

148. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de tous papiers, rapports et autres documents concernant le retard apporté par le département des Sauvages à l'émission des lettres patentes pour les terres achetées de la bande des sauvages de Saint-Pierre et formant partie de la réserve sauvage de Saint-Pierre, Manitoba. Présentée le 25 février 1913.—*M. Oliver.* *Pas imprimée.*

149. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 27 janvier 1913, —Copie de toutes demandes adressées au gouvernement par la Compagnie d'aciéries d'Algoma pour la remise des droits sur les rails importés par la dite compagnie à Fort-William ; de toute correspondance à ce sujet, de toute preuve recherchée et obtenue par le gouvernement et de celle fournie par la compagnie à l'appui de ses demandes ; et de tous arrêtés du conseil ordonnant cette remise de droits. Présentée le 25 février 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Liste des sténographes et secrétaires de la Chambre des Communes, avec les noms des députés pour lesquels chacune ou chacun travaille. Présentée le 26 février 1913.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

150*a*. Réponse à ordre du 31 mars écoulé,—Relevé faisant connaître quels sont les noms et les adresses des sténographes employés par la Chambre des Communes comme secrétaire des députés. Présentée le 1er avril 1913.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre du 16 janvier 1913,—Etat indiquant combien de boisseaux de grains, et de barils ou sacs de farine ont été expédiés de Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., et Halifax, au cours des douze mois qui ont précédé le 31 décembre 1912, et la quantité respective de chacun de ces produits ; aussi, quelle a été la proportion de ces denrées de production domestique ou de provenance étrangère à chacun des ports ci-dessus. Présentée le 26 février 1913.—*M. Bennett (Simcoe)*.. .. ..*Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Relevé faisant connaître la quantité et les valeurs des importations et des exportations échangées entre le Canada et la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande au cours de l'année terminée le 31 mars 1912, quant aux articles suivants : chevaux, bêtes à cornes, moutons, porcs, jambon, lard fumé, bœuf frais et salé, grain, suif, viande de mouton, viandes en conserves, beurre, fromage, œufs, volailles et pommes. Présentée le 26 février 1913.—*M. Sutherland.* *Pas imprimée.*

153. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 26 février 1912, —Copie de toutes lettres, documents et correspondance concernant les mesures prises par le gouvernement pour venir en aide aux actionnaires et déposants de la *Farmers' Bank*, du décret du conseil nommant Sir Wm. Meredith commissaire, et de toute correspondance se rapportant à ce sujet. Présentée le 26 février 1913.—*M. Macdonald*.. ..*Pas imprimée.*

153*a*. Rapport de l'honorable Sir William Ralph Meredith, chevalier, commissaire nommé aux fins de diriger une enquête sur toutes les matières se rattachant à la *Farmers' Bank of Canada*. Présenté par l'honorable M. White, le 26 février 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 28.

(Ce volume est relié en trois parties.)

153*b*. Rapport de la Commission Royale autorisée par arrêtés du conseil en date du 19 juillet 1912 et du 5 août 1912, pour faire une enquête sur les plaintes au sujet des méthodes suivies pour peser le beurre et le fromage à Montréal, et aussi quant aux modes de paiement. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 30 mai 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

154. Réponse à ordre de la Chambre du 27 janvier 1913,—Etat indiquant le chiffre de la subvention payée à chacune des quatre provinces du Canada qui ont formé partie de la Confédération à son début, et le chiffre de la population sur lequel a été basée cette subvention ; la subvention payable à chacune des cinq autres provinces, lors de leur entrée dans l'Union, et le chiffre de la population sur lequel était basé cette subvention ; la somme ajoutée à la subvention de l'une ou de l'autre des provinces à titre d'arrangement plus équitable, et les dates auxquelles cet appoint a été apporté, respectivement ; les détails de ces modifications plus favorables, depuis 1867, et la subvention annuelle payable actuellement à chaque province, avec le chiffre de la population sur lequel elle est basée ; la date originale, et l'allocation de compensation, s'il en était, respectivement, placée au crédit de chaque province lors de son entrée dans l'Union. Présentée le 27 février 1913.—*M. Sinclair.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

155. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toute correspondance concernant le transfert de l'hôpital de marine à Pictou à la ville de Pictou ou à toute autre corporation ou personne. Présentée le 27 février 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

156. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, soumissions, contrats, papiers et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant la passation et la cancellation d'un contrat ou arrangement entre le dit département et Charles G. Giffin, de Isaac's-Harbour, N.-E., pour l'exécution de certains services à la homarderie dans cette localité, et aussi concernant un arrangement subséquent avec Philip McArthur pour l'exécution de services similaires. Présentée le 27 février 1913.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

157. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la réclamation de Charles Meunier, ci-devant percepteur de douane à Marieville, Québec, pour loyer. Présentée le 28 février 1913.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

158. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance et rapports au sujet de la fermeture du bureau de poste à Pomket-River, comté d'Antigonish, N.-E., et de la résiliation du contrat pour le transport de la malle entre Heatherton et Pomket-River. Présentée le 28 février 1913.—*M. Chisholm (Antigonish). Pas imprimée.*

158*a*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., reçus, au cours des derniers douze mois, de l'honorable député de East-Grey et d'autres personnes par le département des Postes touchant la fermeture du bureau de poste de Harkaway, comté de Grey, Ont. ; et les changements projetés dans le service des malles. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Lanctôt*. . . . . *Pas imprimée.*

159. Réponse à ordre du Sénat du 21 février 1913,—Copie du rapport rendu au gouvernement par James A. J. McKenna, L.L.D., commissaire spécial nommé pour s'enquérir des réclamations déposées au nom des sauvages de la Colombie-Britannique. . . . . *Pas imprimée.*

159*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 20 janvier 1913,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et les autorités fédérales concernant les droits et réclamations des sauvages dans cette province, et de tous arrêtés du conseil à ce sujet. Présentée le 14 mai 1913.—*Sir Wilfrid Laurier. Pas imprimée.*

159*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 28 avril 1913,—Copie de toute correspondance, rapport et recommandations du révérend R. L. Macdonald, agent des sauvages de la réserve de Salmon-River, comté de Richmond, N.-E., au sujet de l'école sauvage dans la dite réserve, —et de toute correspondance et instructions du département des Affaires des Sauvages au dit agent sur le même sujet. Aussi, copie de toutes plaintes, accusations et rapports contre Mlle Charlotte M. Devereux, institutrice de la dite école, et de toute correspondance, et recommandations concernant la nomination de Ernest McNeil comme successeur de la dite institutrice, depuis le 1er janvier 1912. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Kyte. Pas imprimée.*

159*c*. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1913,—Copie du dernier acte de cession et de tous papiers, correspondance et autres documents concernant l'abandon de la réserve sauvage de White-Bear, et de toutes lettres et télégrammes expédiés par des fonctionnaires du département ou autres au sujet de cet abandon ; aussi, état indiquant en vertu de quelle autorité cette cession a été faite, le nombre d'acres compris dans la cession, et la manière dont on en a disposé. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Bradbury*. . . . . . *Pas imprimée.*

159*d*. Réponse à ordre du 30 avril 1913,—Copie de toutes lettres, papiers, mémoires et autres documents depuis le 1er janvier 1912 concernant la réserve sauvage Kitsilano, dans la cité de Vancouver. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

160. Immigrants—nombre d'immigrants qui se sont établis au Canada en 1911-12 et l'où ils venaient. *(Sénat)*. . . . . *Pas imprimée.*

160*a*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Relevé faisant connaître combien, parmi les immigrants, venus en Canada pendant l'année terminée le 31 mars 1913, ont été examinés par les médecins inspecteurs du gouvernement ; quel a été le coût total de l'inspection médicale des immigrants venus en Canada pendant cette période ; combien de médecins inspecteurs ont été employés pour cette fin pendant la même période, et quels sont les noms, traitements et adresses de chacun de ces inspecteurs, y compris ceux qui demeurent à Ottawa. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Schaffner*. . . . . *Pas imprimée.*

161. Correspondance échangée avec M. V. Stefansson au sujet de l'expédition vers les régions arctiques. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 3 mars 1913. . . . . . *Pas imprimée.*

161*a*. Copie de l'arrêté du conseil, No C.P. 406, du 22 février 1913, au sujet de l'expédition projetée de M. V. Stefansson dans le Nord. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 10 mars 1913. . . . . *Pas imprimée.*

162. Réponse à adresse du 25 mars 1912,—Copie de toutes lettres, requêtes, demandes, arrêtés en conseil et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne les changements apportés aux règlements des pêcheries, et par lesquels il est interdit aux bateaux à vapeur munis de lignes traînantes de participer à l'octroi de primes de pêche. Présentée le 3 mars 1913.—*M. Sinclair*. . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

163. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de toute correspondance, papiers, comptes et pièces justificatives concernant l'achat et les réparations subséquentes d'un wagon particulier par le département de la Milice et de la Défense de la *Canadian Northern Railway Company.* Présentée le 3 mars 1913.— *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

164. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Relevé faisant connaître les sommes payées par le département des Affaires des Sauvages pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve Micmacs à Sainte-Anne de Ristigouche, Qué., en chacune des années de la période de 1900 à 1913, inclusivement, et à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 10 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

165. Réponse à ordre du 19 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, etc., relativement à la vente de terres censées appartenir aux sauvages Nyanza, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., vente faite à un nommé Philip McDonald, et qui aurait été effectuée vers l'année 1877. Présentée le 17 mars 1913. —*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

165*a*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Relevé faisant connaître le nombre d'acres cédés par les sauvages de la bande de Côté ; le nombre d'acres vendus de gré à gré ; le nombre d'acres non encore vendus ;—aussi copie de toutes lettres de la part de personnes qui ont demandé d'acheter des terrains cédés dans la réserve de Côté, ou de toute personne pour et au nom des acquéreurs, ainsi que des réponses à ces lettres ;—aussi copie de tous rapports, lettres ou mémoires adressés au surintendant général des Affaires des sauvages, et provenant de l'un ou l'autre des fonctionnaires du département, au sujet de la vente de gré à gré de ces terrains ;—aussi copie de tout document contenant une autorisation en vertu de laquelle ces terrains ont été vendus de gré à gré ;—aussi, de toutes les lettres adressées au département ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires au sujet de la vente de ces terres. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

166. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Copie de toutes lettres, rapports et autres documents reçus par le ministre du Travail concernant la condition des travailleurs sur le Grand-Tronc-Pacifique entre la cache de la Tête-Jaune et Fort-George. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

167. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 3 février 1913, —Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, etc., échangés entre le gouvernement fédéral, ou quelqu'un de ses membres, et le gouvernement de la province de la Saskatchewan, ou quelqu'un de ses membres, en rapport avec le chapitre 17, des Statuts de la Saskatchewan, 1912, intitulé *An Act to prevent the employment of Female Labor in certain capacities.* Présentée le 17 mars 1913.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

168. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de toute la correspondance, des requêtes et autres documents reçus par le premier ministre, ou l'un quelconque des autres membres de l'administration, depuis le 1er avril 1912, en rapport avec le régime scolaire établi dans cette partie du territoire de Keewatin annexé à la province du Manitoba. Présentée le 17 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

169. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant le nombre d'accidents aux portes d'écluses et ponts sur le canal Welland pendant l'année expirée le 25 novembre 1912, la nature des accidents, le montant du dommage dans chaque cas et le montant recouvré des propriétaires de navires par le gouvernement dans chaque cas. Présentée le 18 mars 1913.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mars 1913,—Copie de la convention le 6 août 1910, entre la cité de Québec et les Commissaires du Transcontinental pour l'acquisition par ces derniers de la propriété connue sous le nom de marché Champlain pour les fins d'une gare et d'un terminus de ce chemin de fer ;—de toute la correspondance échangée entre la dite cité et les commissaires actuels du Transcontinental et le ministre des Chemins de fer, ou tout autre ministre, au sujet de la non exécution de la susdite convention par les commissaires. Présentée le 18 mars 1913.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

171. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, correspondance, etc., concernant la demande de suspension par H. Boulay, de J. Stahl, assistant-inspecteur d'immigration, sur les chemins de fer. Présentée le 19 mars 1913.—*M. Boulay*.. ..*Pas imprimée.*

172. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Etat indiquant la superficie totale des terres offertes pour préemptions et homesteads achetés dans chacune des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta depuis la promulgation de la Loi des terres fédérales, 1908 ; le nombre d'acres de ces terres dont on a disposé par voie de préemptions ou de homesteads achetés dans chacune des dites provinces ; le montant perçu sur le prix d'achat des dites terres dans chacune des dites provinces jusqu'au 31 décembre 1912, et le montant d'intérêt perçu sur les sommes impayées, dans chacune des dites provinces jusqu'au 31 décembre 1912. Présentée le 19 mars 1913.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

173. Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, mémoires, etc., reçus par le Très honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Justice, depuis le 1er janvier 1912, en rapport avec une demande de la part des juges de cours de comté d'une augmentation d'appointements, et d'une modification à apporter à la Loi des juges en ce qui touche l'allocation de retraite. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

174. Réponse à ordre du 13 février 1913,—Relevé faisant connaître les noms des gardes dans le pénitencier de Portsmouth, et quelle est la croyance religieuse de chacun d'eux ; si quelques-uns des dits gardes ont été destitués, et, s'il y a eu destitution, quand et à la suite de quelles accusations ; et, dans le cas de réinstallation, à la suite de quelles recommandations. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Edwards*. . . . .*Pas imprimée.*

174*a*. Réponse à ordre du 13 février 1913,—Relevé faisant connaître qui est le fonctionnaire disciplinaire en charge de chacun des services suivants au pénitencier de Portsmouth ; quand chacun d'eux a été nommé au début parmi le personnel du pénitencier ; quand il a été nommé au poste actuel ; à quelle croyance religieuse appartient chacun d'eux ; carrière ; ferme ; résidence et dépendances du préfet ; atelier de forge ; bain et buanderie ; atelier du taillage de pierre ; ateliers du tailleur et du cordonnier ; cassage de la pierre ; outillage du service des égouts ; quartier des aliénés ; ailes des cellules, bibliothèque, chapelle catholique romaine et protestante, hôpital ; rotonde de la boutique ; ateliers du charpentier, du ferblantier et du peintre, et prison de réclusion solitaire. Présentée le 26 mars 1913.—*M. Edwards*. . . . .*Pas imprimée.*

175. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les états de comptes pour salaire ou rémunération aux commissaires, taxes des témoins et toute autre dépense, en rapport avec les enquêtes tenues par le commissaire-enquêteur Duchemin à l'égard des personnes suivantes dans le comté d'Antigonish, savoir :— Patrick M. Decoste, matelot, steamer *Scotia*, Havre-au-Bouché ; William R. Fougère, cantonnier, Havre-au-Bouché ; Allan Kinney, cantonnier, Havre-au-Bouché ; Hubert Myatte, cantonnier, Tracadie ; John McDonell, cantonnier, Afton-Station ; John W. Melançon, cantonnier, Afton ; James Armstrong, cantonnier, Heatherton ; Charles Landry, cantonnier, Pomket ; Colin McDonald, cantonnier, James-River ; Archd. Chisholm, agent de station, Heatherton ; Joseph Benoit, agent de station, Pomket ; Alex. R. McAdam, garde-pêche, Malignant-Cove ; Alex. McDonald, sous-percepteur, Doctors-Brook ; Charles L. Gass, sous-percepteur, Bayfield ; Jeffrey M.Crispo, sous-percepteur, Bayfield ; Hugh R. McAdam, maître de poste, Arisaig ; Thomas J. Sears, maître de poste, Lochaber ; Charles L. Gass, maître de poste, Bayfield, et Joseph P. Benoit, maître de poste, Pomket. Aussi, état détaille des dépenses directes et indirectes, en rapport avec les enquêtes tenues par le dit commissaire Duchemin sur les accusations portées contre John J. McDonald, maître de poste, McArras-Brook ; Archibald Stewart, chef cantonnier, Havre-au-Bouché ; Ronald McFarlane, chef cantonnier, William's-Point ; Henry Williams, cantonnier, Marshy-Hope, et John W. McInnes, contremaître des ponts de l'Intercolonial, Antigonish. Présentée le 26 mars 1913.—M. Chisholm *(Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

175*a*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Relevé faisant connaître la date de la nomination de H. P. Duchemin, commissaire-enquêteur pour la partie est de la Nouvelle-Ecosse, le nombre de jours employés en cette qualité au service du gouvernement depuis sa nomination, la somme globale payée à M. Duchemin comme rémunération de ses services, non compris les frais de voyage et autres dépenses, et les sommes payées à M. Duchemin, à ce jour, pour frais de voyage, pension, taxes des témoins et autres dépenses diverses respectivement. Présentée le 21 mai 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

176. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie du rapport ou des rapports faits par C. E. Taché, ingénieur résident du comté de Bonaventure, Qué., sur les travaux publics existants ou demandés, en ce comté depuis octobre 1911 à ce jour. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

177. Réponse à ordre du 6 février 1913,—Relevé faisant connaître les propriétés qui, dans cette superficie de terrain qui s'étend au nord de la rue Wellington et à l'ouest de la rue Bank, dans la cité d'Ottawa, ont été achetées ou acquises par le gouvernement ; de qui elles ont été acquises ; quel a été le prix payé ou convenu en chaque cas ; pour combien de ces propriétés, le prix de vente n'a pas encore été soldé ; quels en sont les propriétaires, et quels sont les prix qui restent en core en litige, en chaque cas ; quels sont les noms des personnes qui ont été employées à titre d'agents, d'évaluateurs, ou à quelque titre que ce soit relativement à l'acquisition de ces propriétés ; à quelles conditions leurs services ont été requis ; quelle somme a été payée à chacun d'eux, et quelles sommes sont encore dues à ces personnes, et quels en sont les noms respectifs ; si le gouvernement a employé des personnes ou agents aux fins de percevoir le loyer des locataires ou occupants de l'une ou l'autre de ces propriétés ; et, en ce cas, quels sont les noms de ces percepterus, quelle sera la durée de leur emploi, et quelles sommes leur ont été payées à titre de salaire, d'honoraires ou de commissions ; quelle a été, jusqu'au 31 janvier 1913, la somme totale payée par le gouvernement en rapport avec l'achat ou acquisition de ces propriétés. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

178. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Travaux publics et M. Morel, M.P.P., député de Nipissing-Est, se rapportant en quoi que ce soit à la construction d'un chemin, ou grande route, allant de North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., et de toutes requêtes, correspondance, rapports d'arpenteurs et d'ingénieurs, se rapportant en quoi que ce soit avec la construction de cette grande route. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

179. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de tous les documents, bordereaux de paie, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec les dépenses faites au quai de Brûlé, dans le comté de Colchester, au cours des deux dernières années. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

179*a*. Réponse à ordre du 10 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, soumissions et correspondance se rapportant en quelque manière à la construction d'un quai à Krant-Point, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

180. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, etc., touchant la demande faite par l'*Eastern Canada Power Company* à l'effet d'élever, jusqu'à celui de l'eau du lac Saint-François, le niveau du fleuve Saint-Laurent dans les environs des rapides du Coteau, des Cèdres, de la Roche-Fendue et des Cascades. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Lemieux* .. ..*Pas imprimée.*

181. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes adressés au ministre des Travaux pubilcs depuis le jour où il a prêté serment d'office, le 10 octobre 1911, jusqu'au 31 décembre de la même année, au sujet de travaux publics en voie de construction dans le comté de Gloucester, que l'on dit avoir été communiqués au candidat conservateur dans le dit comté lors de l'élection du 21 septembre 1911. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Relevé faisant connaître combien de soldats du régiment R.C. il y a eu à Aldershot au cours de l'été de 1912, avant la tenue du camp militaire régulier; à quelle date ils se sont rendus au camp; quel a été leur nombre au camp tenu alors; si on a demandé des soumissions pour la fourniture des articles de sustentation; combien et de quelles personnes des soumissions ont été reçues; si des contrats ont été adjugés à quelques-uns des soumissionnaires; et s'il n'en a pas été ainsi, ce qu'on a fait des soumissions reçues; comment et de qui s'est-on procuré l'approvisionnement requis pour ces militaires; quel prix par livre respectivement, a été payé pour la viande, le sucre, le beurre, le thé, le café, le lard fumé et le pain, et quel prix par boisseau pour les végétaux; quel a été, pendant la période précitée, le coût par ration pour l'approvisionnement fourni aux militaires du régiment R.C. au camp d'Aldershot; quel a été le coût par ration pour l'approvisionnement par contrat de la milice régulière au camp militaire annuel à l'automne de 1912. Présentée le 28 mars 1913.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

183. Rapport des prix du commerce de gros en Canada, 1912, par R. H. Coats, B.A., F.S.S., rédacteur de la *Gazette du Travail*. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 28 mars 1913. *Pas imprimé.*

184. Etendue des territoires ajoutés à l'Ontario et le Québec par les Statuts de 1912. *(Sénat). Pas imprimé.*

185. Relativement à l'augmentation récente des prix demandés aux pêcheurs canadiens pour la ficelle de Manille. *(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimé.*

186. Rapport de la Commission de pilotage de Québec. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 28 mars 1913.. .. ..*Pas imprimé.*

187. Réponse à ordre du 26 février 1913,—Copie de tous mémoires, lettres, papiers, télégrammes et autres documents dans le département de l'Intérieur concernant le ¼ S.-O., de la section 36, township 16, rang 27, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 31 mars 1913.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

187*a*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toute correspondance, télégrammes ou autres papiers concernant le ¼ S.-O. de 4-9-14, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 10 avril 1913.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

187*b*. Réponse à ordre du 26 mars 1913,—Copie de tous papiers, lettres, mémoires et autres documents concernant la partie N.-O. de 30-25-7-2. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Oliver. Pas imprimée.*

187*c*. Réponse à ordre du 3 mars 1913,—Copie de toute la correspondance et des autres documents se rapportant à l'aliénation des terres suivantes, et à la réclamation de James W. Brown au sujet de ces terres:—

Partie du ¼ S.-E. de la section 21-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, cinq centièmes d'acre.

Partie du ¼ N.-E. de la section 21-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, cent seize centièmes d'acre.

VOLUME 28—*Suite.*

Partie du ¼ S.-E. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 80 acres.

Partie du ¼ S.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, soizante-douze quarante-deux centièmes d'acre.

Tout le ¼ S.-E. de la section 28-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Tout le ¼ N.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Partie du ¼ S.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 80 acres.

Tout le ¼ N.-O. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Tout le ¼ S.-E. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Partie du ¼ N.-E. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 123 quatre-vingt-cinq centièmes d'acre.

Tout le ¼ S.-O. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Aussi, de tous les documents se rapportant à l'aliénation de tout le ¼ N.-O. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien, et à une partie du ¼ S.-O. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien, et de toute la correspondance et des documents au sujet des droits sur ces terres réclamés par Alexander Hurst Brown. Présentée le 30 avril 1913.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

187*d*. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest. Présentée le 13 mai 1913. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

187*e*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous documents, lettres, mémoires, etc., se rapportant au ¼ N.-E. de 14-75-15-5, quant aux années 1911, 1912 et 1913 à ce jour. Présentée le 13 mai 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

187*f*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant à S.-O. de 2-19-20, à l'ouest du 2me méridien, homestead breveté le 3 juin 1892;—½ S. du N.-E. de 20-20-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., brevetée le 11 octobre 1904, en faveur du cessionnaire d'Edouard Boucher;—au ¼ S.-E. de 22-20-21, à l'ouest du 2me méridien, breveté le 22 septembre 1900, en faveur du cessionnaire de Louis McGillies;—au ¼ S.-E. de 28-20-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., breveté le 26 août 1901, en faveur du cessionnaire de J. Bte Fagaut, le jeune; et à la ½ E. du ¼ S.-E. de 32-20-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., breveté le 11 septembre 1901, en faveur du cessionnaire de Jos. Alexander;—et de tous les documents en rapport avec toute réclamation de la part de G. W. Brown, ou autres personnes au sujet de ces terres. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Bradbury.* *Pas imprimée.*

187*g*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, télégrammes, requêtes, etc., au sujet du ¼ S.-O., de 28-20-21 à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., pour lequel des lettres patentes ont été émises le 1er mars 1909, en faveur du cessionnaire de Norbert Bellehumeur; et quant à la ½ O. du ¼ S.-E. de 32-30-21, à l'ouest du 2me méridien, terres des métis du N.-O., pour laquelle des lettres patentes ont été émises le 1er mars 1909 en faveur du cessionnaire de Norbert Bellehumeur;—et de tous les documents se rapportant à toute réclamation de la part de Norman McKenzie ou autres personnes contre le gouvernement en rapport avec ces terres. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Bradbury.* *Pas imprimée.*

188. Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Copie de toute correspondance ou communications de quelque nature que ce soit échangées entre le département des Assurances à Ottawa, et celui de Toronto depuis juin 1907, au sujet du transfert de la *Canadian Guardian Life Insurance Company* de la juridiction du département des Assurances d'Ottawa à celle du département des Assurances à Toronto; de toute la correspondance, s'il y a, entre le département des Assurances d'Ottawa et le *Saturday Night*, de Toronto, au sujet des affaires de la *Canadian Guardian Life Insurance Company* ou de l'*International Insurance Company, Limited*; aussi de toute la correspondance et des autres communications échangées entre le département des Assurances d'Ottawa et le gouvernement de la province de l'Alberta au sujet des affaires de la *Canadian Guardian Life Insurance Company* ou de l'*International Insurance Company, Limited.* Présentée le 31 mars 1913.—*M. German.* *Pas imprimée.*

190. Copie de la correspondance concernant le traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et le Japon. Présentée par l'honorable M. Borden, le 1er avril 1913.. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

190*a*. Lettre du consul général impérial du Japon pour le Canada. Le soussigné, consul général de Sa Majesté Impériale à Ottawa, dûment autorisé par son gouvernement, a l'honneur de déclarer que le gouvernement impérial japonais est bien décidé à maintenir avec même efficacité les restrictions et le contrôle qu'il a exercés depuis 1908 au sujet de la réglementation de l'émigration japonaise au Canada. Le 11 avril 1913. Présentée par le Très honorable M. Borden, le 11 avril 1913.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

191. Copie de l'arrêté du conseil concernant la nomination d'une commission aux fins de faire une enquête sur les représentations de la Colombie-Britannique pour traitement de faveur. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 1er avril 1913.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

191*a*. Mémoire au sujet des représentations de la Colombie-Britannique pour traitement spécial. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 1er avril 1913.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

191*b*. Copie des arrêtés du conseil, etc., concernant la nomination de commissaires chargés de régler toutes matières se rapportant aux terres des sauvages et aux affaires des sauvages en général, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par le Très honorable M. Borden, le 17 avril 1913.. .. .. *Pas imprimés.*

191*c*. Rapport de la Commission royale chargée de s'enquérir et de faire rapport sur la Loi concernant le Pilotage et son administration dans les districts de pilotage de Montréal et de Québec, et de s'assurer des modifications, s'il en est, qu'il serait judicieux d'y apporter; —aussi, une lettre adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries par M. Adjutor Lachance, l'un des commissaires. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 18 avril 1913.
Pas imprimé.

191*d*. Rapport de la Commission royale sur l'enseignement industriel et technique, Parties I, II, III et IV. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 4 juin 1913.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

192. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de tous les documents, mémoires, lettres se rapportant au choix d'une certaine étendue de terre pour les fins d'une réserve forestière sur le côté nord de la rivière Saskatchewan, vis-à-vis la cité de Prince-Albert. Présentée le 2 avril 1913.—*M. Oliver*.. .. .. *Pas imprimée.*

192*a*. Réponse à ordre du 26 février 1913,—Copie de tous les documents, rapports, mémoires, lettres, de quelque nature que ce soit, en la possession du département de l'Intérieur, se rapportant à la convenance, pour des fins de réserve forestière ou de homesteads, de tous les townships ou d'une partie quelconque des townships 24 et 25, rang 27, à l'ouest du premier méridien, lesquels forment actuellement partie de la réserve forestière de Riding-Mountain. Présentée le 11 avril 1913.—*M. Oliver*.. .. .. *Pas imprimée.*

193. Réponse à ordre du 10 février 1913,—Copie de toutes correspondances échangées entre le département de la Marine et des Pêcheries et le député de Témiscouata, et toutes autres personnes concernant le placement d'une lumière ou de feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, dans le comté de Témiscouata. Présentée le 4 avril 1913.—*M. Paquet.*
Pas imprimée.

194. Copie d'un rapport du comité du Conseil privé approuvée par Son Excellence l'Administrateur le 5 avril 1913, au sujet d'un contrat pour service de transport des malles, des voyageurs et des marchandises par steamers entre le Canada et la Grande-Bretagne et *vice versa*, et des articles de la convention intervenue à ce sujet. Présenté par l'honorable M. Pelletier, le 7 avril 1913.. .. .. *Pas imprimé.*

195. Réponse à ordre du 10 mars 1913,—Relevé faisant connaître quel a été le volume total du commerce (importation et exportation respectivement) entre le Canada et Terre-Neuve chaque année, pendant la période comprise entre le 1er janvier 1896 et le 1er janvier 1913, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année.

2. Quel a été le volume total du commerce (importation et exportation, respectivement) entre Terre-Neuve et les Antilles comprises dans la convention commerciale entre le Canada et les Antilles en date du 9 avril 1912 pendant les années 1909, 1910, 1911 et 1912, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année. Présentée le 10 avril 1913.—*M. McKenzie*.. .. .. *Pas imprimée.*

195*a*. Réponse supplémentaire à ordre du 10 mars 1913,—Relevé faisant connaître quel a été le volume total du commerce (importation et exportation, respectivement) entre le Canada et Terre-Neuve chaque année, pendant la période comprise entre le 1er janvier 1896 et le 1er janvier 1913, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année.

2. Quel a été le volume total du commerce (importation et exportation, respectivement) entre Terre-Neuve et les Antilles comprises dans la convention commerciale entre le Canada et les Antilles en date du 9 avril 1912 pendant les années 1909, 1910, 1911 et 1912, et en quels produits consistait ce commerce, chaque année. Présentée le 21 avril 1913.—*M. McKenzie*.. .. .. *Pas imprimée.*

196. Réponse à ordre du 9 décembre 1912,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à l'achat ou location de la propriété à Antigonish servant actuellement de hangar ou de magasin pour l'équipement de la 18me batterie de campagne. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Chisholm (Antigonish).*
Pas imprimée.

VOLUME 28—*Suite.*

197. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Copie de toutes les soumissions demandées pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Fernie, C.-B.,—de toute la correspondance se rattachant à l'adjudication du contrat,—et de toute la correspondance et de tous les documents se rapportant aux dits contrat et soumissions. Présentée le 14 avril 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

197*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 19 mars 1913,—Copie de toutes les soumissions demandées pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Fernie, C.-B.,—de toute la correspondance se rattachant à l'adjudication du contrat,—et de toute la correspondance et de tous les documents se rapportant aux dits contrat et soumissions. Présentée le 6 juin 1913.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toute la correspondance et de tous les documents échangés entre le gouvernement du Canada, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de l'Etat, et Mlle Mastin, d'Angleterre, au sujet de la présentation au gouvernement par la dite Mlle Mastin, de certains articles en porcelaiane et d'autres curiosités en mémoire de la défaite par le vote populaire de la convention de réciprocité avec les Etats-Unis. Présentée le 14 avril 1913.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Etat faisant connaître le nom, la profession ou occupation, le domicile, la date de nomination et le salaire de chacun des correspondants de la *Gazette du Travail*, ainsi que les changements faits dans le personnel pendant l'année 1912. Présentée le 22 avril 1913.—*M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

200. Réponse à ordre du 26 mars 1913,—Etat indiquant quelle quantité de grain de semence a été fournie aux colons de la Rivière-à-la-Paix en 1912 ; quelle quantité est réservée pour eux en 1913 ; qui a distribué le grain de semence fourni en 1912 ; qui est autorisé à faire cette distribution en 1913 ; à quelles conditions ce grain a été fourni en 1912 et à quelles conditions sera fourni ce grain en 1913 ; si des provisions ont été fournies en 1912 ; à quelles conditions l'ont-elles été, et qui en a fait la distribution ; s'il en est fourni en 1913, à quelles conditions le seront-elles et qui en fera la distribution. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Oliver*. . . . .*Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre du 7 avril 1913,—Copie de tous documents dans le département de l'Intérieur antérieurs à l'émission par la Couronne des lettres patentes concernant le lot 217 de la réserve de la Compagnie de la Baie-d'Hudson dans la paroisse de Saint-Jean, Winnipeg. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

202. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, réclamations et rapports touchant les demandes d'indemnités produites par les propriétaires de chevaux attachés à la 10me batterie de campagne au camp de Petewawa, au cours de l'été de 1912, à cause de dommages subis ou de maladies contractées pendant la période de service ;—aussi, liste de toutes les réclamations soldées, de chaque somme payée, et des personnes qui ont reçu des indemnités. Présentée le 25 avril 1913.—*M. Carvell.* *Pas imprimée.*

203. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous papiers, documents, listes de paie, comptes, reçus et correspondance concernant toutes dépenses faites en 1912 pour le brise-lames de la Petite-Rivière, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*a*. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en date du 9 décembre 1912,—Copie de toutes annonces, soumissions, contrats, décrets du conseil, lettres, correspondance, etc., concernant la construction d'un quai ou brise-lames à Seaforth, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . .*Pas imprimée.*

203*b*. Réponse à ordre du 20 mars 1912,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, requêtes, rapports, etc., etc., adressés au département des Travaux publics depuis le 21 septembre dernier au sujet du quai actuellement en construction à Sainte-Croix, dans le comté de Lotbinière, province de Québec. Présentée le 29 avril 1913.—*M. Fortier.* *Pas imprimée.*

203*c*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître si les réparations du quai de Red-Point, lot 48, I.-P.-E., ont été complétées ; si les travaux ont été exécutés par voie de soumissions ou à la journée ; et, si c'est par voie de soumissions, avec qui le contrat a été passé ; si les travaux ont été faits à la journée, combien de surintendants, inspecteurs ou surveillants ont été employés ; quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a travaillé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun ; qui a fourni les matériaux ; quelle quantité de chaque espèce ou classe de matériaux a été employée, et quel-prix a été payé pour chaque espèce ou classe ; quel montant total a été payé pour matériaux et comme gages, respectivement ; et quel a été le coût total des travaux. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . .*Pas imprimée.*

203*d*. Réponse à ordre du 31 mars 1913,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, représentations, etc., concernant l'achat d'un terrain à Digby, N.-E., pour y ériger un quai public. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

203*e*. Réponse à ordre du 19 mars 1913,—Relevé faisant connaître si les réparations du quai de Red-Point, lot 48, I.-P.-E., ont été complétées; si les travaux ont été exécutés par voie de soumissions ou à la journée; et, si c'est par voie de soumissions, avec qui le contrat a été passé; si les travaux ont été faits à la journée, combien de surintendants, inspecteurs ou surveillants ont été employés; quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a été employé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; combien d'ouvriers ont été employés, quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a travaillé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; qui a fourni les matériaux; quelle quantité de chaque espèce ou classe de matériaux a été employée, et quel prix a été payé pour chaque espèce ou classe; quel montant total a été payé pour matériaux et comme gages, respectivement; et quel a été le coût total des travaux. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

203*f*. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous comptes, correspondance, télégrammes, plaintes et autres documents en la possession du département des Travaux publics, concernant les dépenses faites pour amélioration du havre à Grand-Etang, en 1911-1912. Présentée le 13 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

203*g*. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1913,—Copie de tous documents, lettres, correspondance, etc., se rapportant à l'achat, par le département des Travaux publics, d'une certaine quantité de bois pour la construction d'un quai à Saint-Germain de Kamouraska, le dit achat ayant été fait de Murray Castonguay dans le cours de l'année 1912. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

203*h*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres écrites au ministre des Travaux publics ou à quelqu'un de ses officiers, ou à quelque membre du gouvernement, depuis le 10 octobre 1911, par G. A. R. Rowlings, John S. Wells et S. R. Griffin au sujet de la construction de travaux publics dans le comté de Guysboro, N.-E., et aussi copie de toutes réponses à ces lettres. Présentée le 29 mai 1913.—*M. Sinclair*.. ..*Pas imprimée*

203*i*. Réponse à ordre du 7 mai 1913,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Postes et M. Isidore Belleau, de Québec, touchant les améliorations projetées dans le havre de Québec. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Carvell*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

203*j*. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous papiers, documents, listes de paie, reçus, comptes, correspondance, etc., concernant les réparations faites au brise-lames à Petite-Rivière, comté de Lunenburg, N.-E., en 1912. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

204. Réponse à ordre du 4 mars 1912.—1. Copie des rapports d'ingénieurs faits de 1874 à 1900 relativement au site le plus avantageux dans le havre de Québec pour la construction d'un bassin de radoub.

2. Copie de toute correspondance échangée au sujet du choix du site pour le bassin de radoub actuellement existant à Saint-Joseph de Lévis lors de sa construction.

3. Copie des rapports d'ingénieurs, plans et cartes, relevés, etc., relativement à la construction d'une nouvelle cale-sèche dans le port de Québec depuis 1900.

4. Copie de toute correspondance échangée entre les différentes compagnies et le gouvernement, relativement à la construction d'une nouvelle cale-sèche dans le port de Québec, depuis 1909.

5. Production de tous les documents soumis par les différentes compagnies qui ont demandé l'octroi du gouvernement prévu par la "Loi des subventions aux bassins de radoub". Présentée le 29 avril 1913.—*M. Béland*.. .. ..*Pas imprimée.*

204*a*. Réponse à ordre du Sénat du 7 mars 1913,—Copie du rapport de M. Charles Smith dans l'enquête qu'il a tenue au Bassin de radoub de Lévis, contre Samson *et al*..*Pas imprimée.*

204*b*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 19 mars 1913,—Copie de tous décrets du conseil, de tous plans et devis, de toute correspondance, papiers ou enquêtes concernant la construction d'une cale-sèche à Québec ou Lévis ou dans le havre de Québec. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Lachance*.. .. ..*Pas imprimée.*

205. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de la pétition adressée par l'Association des pêcheurs de Ristigouche au ministre de la Marine et des Pêcheries demandant le déplacement de M. M. Mowat, gardien-chef de l'Association riveraine de Ristigouche, comme garde-pêche fédéral, et de la réponse à cette pétition. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

206. Réponse à ordre du 13 février 1913,—Relevé faisant connaître qui a le contrat pour l'éclairage électrique des édifices et des terrasses du gouvernement à Ottawa; quand et pour combien de temps le contrat a été accordé; sur quel délai d'avis le contrat peut-être résilié; à quel prix par kilo-watt; combien d'édifices sont ainsi éclairés, et quel en est le coût pour chacun d'eux par année; si le prix du contrat est basé sur un taux couvrant à la fois l'énergie et l'éclairage électrique; quel est le taux pour la fourniture du courant destiné à la production de la force électrique; si le remplacement des ampoules est gratuit, et s'il ne l'est pas, quel est le prix payé pour les ampoules Carbon et Tungstene respectivement ainsi renouvelées; si les ampoules électriques portent une marque spéciale destinée

VOLUME 28—*Suite.*

à faire connaître qu'elles appartiennent au services des édifices du gouvernement; pour combien de renouvellements d'ampoules on a payé au cours du dernier exercice financier, et où ces renouvellements ont été requis; combien d'ampoules Carbon et Tungstene respectivement sont utilisées dans ces différents édifices, et quel en est le pouvoir d'éclairage, soit en bougies, soit en watts. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Wilson (Wentworth). Pas imprimée.*

207. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, mémoires, rapports, soumissions, dépôts, recommandations, etc., de quelque nature que ce soit, se rapportant à la construction d'un édifice public fédéral en la cité de Trois-Rivières, depuis le onzième jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Bureau*. . . . . *Pas imprimée.*

207*a*. Réponse à ordre du 26 mai 1913,—Copie de tous papiers, lettres, documents, relativement à la construction d'un édifice public dans la ville des Laurentides, comté de L'Assomption. Présentée le 4 juin 1913.—*M. Séguin*. . . . . *Pas imprimée.*

207*b*. Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, contrats, soumissions et rapports de l'inspecteur du gouvernement au sujet des travaux et réparations de l'édifice public à North-Sydney en 1912, et plus spécialement copie du rapport de l'inspecteur au sujet des dommages causés par le feu pendant la construction des dits travaux et réparations. Aussi, copie des soumissions de Henry Lovell pour les dits travaux. Présentée le 6 juin 1913.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

207*c*. Réponse à ordre du 27 janvier 1913,—Copie de tous télégrammes, lettres, documents et plans concernant l'acquisition d'un terrain pour y ériger un édifice public à Stellarton, N.-E., en 1912. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

208. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Liste des noms des bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont sous loyers, en exceptant les blocs: centre, est, ouest et Langevin; les noms des rues où sont situés ces bureaux, et le numéro de chacun de ces bureaux, avec les noms des départements qui les occupent. Présentée le 2 mai 1913. —*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

209. Réponse à ordre du 11 décembre 1912,—Copie de tous comptes, correspondance, télégrammes, plaintes et autres documents en la possession du département des Travaux publics, concernant la construction de lignes de télégraphe, en 1911-12, de South-West-Margaree à Scottsville,—de Scottsville à North-Lake-Ainslee,—de Scottsville à South-Lake-Ainslee et Whycocomagh,—de Little-Narrows à Whycocomagh,—de Rossville à Big-Interval,—et de Rossville à la ligne frontière du comté de Victoria, toutes dans le comté d'Inverness. Présentée le 2 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . . . *Pas imprimée.*

210. Correspondance relativement aux étendues de terrains réservées pour le traitement de la gale dans la Colombie-Britannique.—*(Sénat)*. *Pas imprimée.*

211. Réponse à ordre du Sénat du 28 mars 1913,—Copie du rapport annuel fait, le 30 juin 1912, par la *Central Railway Company of Canada* au département des Chemins de fer.—*(Sénat). Pas imprimée.*

212. Réponse à adresse du 10 février 1913,—Copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes et autres documents officiels de toute nature dans le département des Douanes concernant la saisie de vingt chevaux de John Gobel, pour entrée en contrebande des Etats-Unis sur la frontière près de Coutts ou Writing-on-Stone, entre le 20 et le 28 février 1911. Présentée le 5 mai 1913.—*M. MacNutt*. . . . . *Pas imprimée.*

213. Réponse à adresse du 17 février 1913,—Copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes et documents officiels de quelque nature que ce soit en la possession du département de l'Intérieur, en rapport avec les ventes de terres des écoles dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, effectuées depuis le 12 octobre 1911. Présentée le 7 mai 1913.—*M. McCraney*. . . . . *Pas imprimée.*

213*a*. Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Etat indiquant, par ¼ de section ou par fraction de ¼ de section, toutes les terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta en 1912; le prix par acre auquel a été vendu chaque parcelle séparée; le nom et le domicile de chaque acquéreur; aussi, donnant la liste de toutes les ventes de terres des écoles, pendant la dite période, qui ont été cancellées depuis lors, le prix d'achat de chaque parcelle des dites terres dont la vente a été cancellée, et les noms et domiciles des acquéreurs de chaque parcelle des dites terres dont la vente a été subséquemment cancellée. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

213*b*. Réponse à ordre du 12 février 1913,—Etat faisant connaître toutes les terres des écoles vendues dans la province de Saskatchewan en 1912, indiquant chaque lot vendu et donnant le nom et le domicile de chaque acquéreur, la date et le lieu de la vente, le nom de l'encanteur à chaque vente, et toutes cessions de contrats d'achats dont le gouvernement a été notifié. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres, et le gouvernement de la province de Saskatchewan ou quelqu'un de ses membres, au sujet de la vente des terres des écoles dans la dite province. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Martin (Régina)*. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

214. Réponse à ordre du 9 avril 1913,—Copie de toutes pétitions, affidavit, devis, plans, dessins, réclamations, certificats, papiers et droits d'auteur, dans la division des brevets du département de l'Agriculture, concernant le brevet portant le numéro 142823. Présentée le 7 mai 1913.—*M. Carvell*. . . . .*Pas imprimée.*

215. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous mémoires, requêtes, lettres adressées au ministre de l'Agriculture, ou envoyées par lui en son nom, au sujet de l'établissement d'une école d'agriculture, ferme modèle ou station agronomique à New-Carlisle, Qué. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . .*Pas imprimée.*

216. Réponse à ordre du 28 avril 1913,—Copie de tous télégrammes, correspondance, relevés, etc., échangés entre le département de l'Agriculture et toutes autres personne ou personnes demandant, tout dernièrement, que le directeur vétérinaire général du Canada se rende dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 9 mai 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

217. Réponse à ordre du Sénat du 29 avril 1913,—Rapport indiquant jusqu'à quel point le privilège de franchise est exercé par les différentes provinces du Canada dans le recueillement des statistiques. . . . .*Pas imprimée.*

218. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, notes de calepin, etc., touchant et montrant l'ouvrage accompli au cours des mois de juin et juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Rathwell et Erratt, en rapport avec l'agence des terres de Moosejaw. Présentée le 16 mais 1913.—*M. Knowles*. . . . .*Pas imprimée.*

218*a*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, notes de calepin et autres documents concernant et démontrant les travaux exécutés en juin et juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Brandt, Balfour, Ouellette et Sipes, dans l'agence des terres de Régina. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Martin (Régina). Pas imprimée.*

218*b*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant les dépenses des inspecteurs de homesteads Brandt, Balfour, Ouellette et Sipes, en juin et juillet 1912. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Martin (Régina)*. . . . .*Pas imprimée.*

218*c*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Etat indiquant les dépenses de l'inspecteur des homesteads Miller, de l'agence des terres de Moosejaw, pendant les mois de juin et juillet 1912, et copie de tous rapports, procédures, notes de calepin et autres documents indiquant les travaux accomplis durant la dite période par le dit inspecteur de homesteads. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Knowles*. . . . .*Pas imprimée.*

218*d*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, notes de calepin, etc., touchant et montrant l'ouvrage accompli, au cours des mois de juin et de juillet 1912, par les inspecteurs de homesteads Shields et McLaren, en rapport avec l'agence des terres de Swift-Current. Présentée le 23 mai 1913.—*M. Knowles. Pas imprimée.*

218*e*. Réponse à ordre du 29 janvier 1913,—Relevé des dépenses des inspecteurs de homesteads Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, au cours des mois de juin et juillet 1912. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Knowles*. . . . .*Pas imprimée.*

219. Réponse à ordre du 26 mars 1913,—Copie de tous papiers, mémoires et instructions concernant une certaine étendue de terrain sur la rive du Petit-Lac-Manitou, Saskatchewan, récemment transféré à la ville de Waterous pour en faire un parc. Présentée le 16 mai 1913.—*M. Oliver*. . . . .*Pas imprimée.*

220. Réponse à ordre du 4 décembre 1912,—Copie de toute correspondance et documents en la possession du département des Travaux publics concernant le pont interprovincial projeté entre Hawkesbury, Ontario, et Grenville, Québec. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Proulx. Pas imprimée.*

221. Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de toutes plaintes, accusations, preuve et rapports au sujet de l'enquête tenue à Aldershot en septembre 1912 sur les prétendus larcins commis dans le camp de la milice. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Kyte. . .Pas imprimée.*

221*a*. Réponse à ordre du 21 avril 1913,—Copie de tous avis, soumissions, contrats et correspondance au sujet de la fourniture de la glace pour le camp d'Aldershot, N.-E., en 1913, et copie de toute correspondance concernant les origines de cette fourniture de glace. Présentée le 26 mai 1913.—*M. Kyte*. . . . .*Pas imprimée.*

222. Réponse à ordre du 17 février 1913,—Copie de toutes lettres, propositions, soumissions, mémoires, papiers et documents dans le département du Commerce ou dans tout autre département, depuis le 1er décembre 1912, concernant un service par steamer entre le Canada et les Antilles. Présentée le 27 mai 1913.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

222a. Réponse à ordre du 2 avril 1913,—Copie de tous les documents, correspondance, requêtes, lettres, télégrammes, etc., entre les mains du département du Commerce, ou de l'un quelconque des départements de l'administration, se rapportant au service de bateaux à vapeur entre Mulgrave, comté de Guysborough, et Cheticamp, comté d'Inverness, au cours des exercices financiers 1910-11, 1911-12 et 1912-13, et à celui qui sera maintenu pour l'année 1913-14. Présentée le 27 mai 1913.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre du Sénat demandant au greffier de la Chambre de lui fournir un état du nombre des bills passés par la Chambre des Communes depuis la Confédération et qui ont été:—1. Modifiés par le Sénat. 2. Rejetés par le Sénat. 3. Modifiés par le Sénat et acceptés par les Communes.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à ordre du 14 mai 1913,—Etat faisant connaître si un contrat a été passé par le département des Postes, en 1911, pour le droit d'utiliser des machines à vente automatique de timbres-poste, les conditions et la date de ce contrat, et par qui il a été signé. Présentée le 2 juin 1913.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

225. Ordonnances du territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon en l'année 1913. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 2 juin 1913.. .. ..*Pas imprimées.*

226. Noms des juges des cours Supérieures et de Circuit dans la province de Québec, la date de la nomination, etc.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimés.*

227. Réponse à ordre du 19 mai 1913,—Relevé faisant connaître la taxe *per capita* pour l'année expirée le 31 mars 1913, et pour chacune des douze années antérieures. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

228. Réponse à ordre du 29 mai 1913,—Relevé faisant connaître si le conseil du Trésor a émis un certificat autorisant le transfert de l'actif et du passif de la banque Internationale du Canada à la *Home Bank*, et les conditions de ce transfert;—aussi, copie de tous les documents se rapportant à cette question. Présentée le 3 juin 1913.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

229. Rapport des délégués canadiens à la Conférence internationale tenue à New-York pour s'occuper de la Commémoration du premier siècle de paix entre les Etats-Unis et l'empire britannique. Présenté par le Très honorable M. Borden, le 5 juin 1913... ..*Pas imprimé.*

230. Réponse à un adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 10 mars 1913,—Copie de toute correspondance, mémoires, arrêtés du conseil, ordres administratifs et rapports de gardiens de pêcheries et autres officiers, au cours des derniers deux ans concernant les permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés de Charlotte et de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Pugsley*.. .. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à ordre du 24 février 1913,—Copie de toutes les lettres et de tous les documents se rapportant à l'octroi de scrip de métis, mandat No 2155, certificat No 672, en faveur d'Albert St. Denis, et faisant connaître ce qui est advenu de ce scrip. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général du 3 février 1913,—Copie de tous papiers, réservant une lisière de terre d'un mille de largeur le long de la ligne du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, y compris l'arrêté du conseil et tous les plans et la correspondance à ce sujet, avant et après le retrait de ces terrains. Présentée le 6 juin 1913.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre du Sénat en date du 7 mars 1913,—Copie de tous documents, lettres, pétitions, contrats et autres se rattachant de quelque façon à l'achat de terrains à Le Pas pour le terminus du chemin de la Baie-d'Hudson.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimée.*

SEPTIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1912

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1914

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'honorable J. P. MABEE, commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT, commissaire en chef adjoint.

L'honorable M. E. BERNIER, sous-commissaire en chef.

JAS. MILLS, commissaire.

S. J. McLEAN, commissaire.

A. S. GOODEVE, commissaire.

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES.

APPENDICES.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

A Son Excellence le Gouverneur en Conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la loi des Chemins de fer, tel qu'amendée par l'article 12 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de soumettre son septième rapport pour l'année finissant le 31 mars 1912.

Depuis que la Commission a soumis son dernier rapport, la loi des Chemins de fer a subi des amendements importants sous l'autorité et en vertu du chapitre 22, 1-2 George V, intitulé: Loi modifiant la loi des Chemins de fer, sanctionnée le 19 mai 1911.

Ci-suivent les amendements en question:—

1-2 GEORGE V.

Chap. 22.

Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Est abrogé l'alinéa (*c*) du paragraphe 4 de l'article 2 de la Loi des chemins de fer, chapitre 37 des Statuts revisés, 1906, ci-après appelée "la loi principale", et remplacé par le suivant:

"(*c*) dans les articles de la présente loi qui exigent que les compagnies fournissent au Ministre des statistiques et des rapport sou imposent des amendes en cas de contravention, signifie de plus toute compagnie qui construit ou exploite une ligne de chemin de fer au Canada, même si cette compagnie ne relève pas autrement de l'autorité législative du Parlement du Canada, et comprend toute personne non constituée en corporation, qui est propriétaire ou locataire d'un chemin de fer au Canada, ou est partie à une convention pour l'exploitation de ce chemin de fer, et comprend également toute compagnie de téléphone, de télégraphe ou de messagerie."

2. Est modifié l'alinéa (*f*) du paragraphe premier de l'article 30 de la loi principale par l'addition de ce qui suit à la fin du dit alinéa:

"et peut exiger que la compagnie établisse et entretienne un personnel capable et compétent de gardes, munis des appareils destinés à combattre les feux et les empêcher de se propager, que la Commission peut juger à propos, et de fournir à ces gardes un équipement approprié et convenable pour leur per-

mettre de se transporter de place en place le long de la ligne avec toute la promptitude utile. La Commission peut exiger que la compagnie maintienne un efficace service de surveillance sur la ligne du chemin de fer et autres terrains du voisinage auxquels les feux peuvent s'étendre, et en termes généraux, définir les devoirs de la compagnie et des gardes à cet égard. La Commission peut exiger que la compagnie lui transmette un relevé des noms des gardes qu'elle emploie pour ce service, et des endroits ou étendues dans lesquels ils sont en tout temps occupés. Pour combattre et éteindre les feux, les dits gardes doivent suivre les feux qui se propagent du chemin de fer jusqu'aux terrains sur lesquels ils peuvent s'étendre."

3. Est modifié le paragraphe premier de l'article 41*a* de la loi principale, tel qu'édicté par l'article 10 du chapitre 62 des lois de 1908, par l'insertion immédiate après les mots " chemin de fer " à la troisième ligne du dit paragraphe, des mots " de télégraphe, de téléphone ou de messagerie."

4. Est modifié l'article 159 de la loi principale par l'addition au dit article du paragraphe qui suit:

" 5. En accordant la dite sanction, la Commission peut déterminer une période—

"(*a*) pendant laquelle la compagnie doit acquérir les terrains compris dans son emplacement de voie, ou prendre les mesures nécessaires à cet effet; ou

" (*b*) pendant laquelle les avis mentionnés à l'article 193 seront réputés avoir été définitivement donnés; et dans le cas où l'ordonnance qui accorde cette sanction, qu'elle soit faite avant ou après l'adoption de la présente loi, ne fixe aucune limite de temps, tout propriétaire ou toute personne ayant des intérêts dans les terrains compris dans l'emplacement de la voie, tels qu'indiqués par les dits plans, peut demander à la Commisison une ordonnance à l'effet que la compagnie acquière ces terrains, ou prenne les mesures nécessaires pour ces objets, dans tel délai que la Commission juge à propos, et dès lors la Commission peut rendre en l'espèce telle ordonnance qu'elle juge juste.

5. Est modifié l'article 228 de la loi principale par l'addition au dit article des paragraphes suivants:

" 3. Lorsque les lignes ou les voies d'un chemin de fer, dont la construction ou la mise en service est autorisée par la législature d'une province, sont croisées par celles d'un chemin de fer dont la construction ou la mise en service est autorisée par le Parlement du Canada, ou lorsque les lignes ou les voies de deux pareils chemins de fer traversent la même cité, la même ville ou le même village ou y entrent, ou que l'une de ces compagnies, ou une corporation municipale, ou autre corps public, ou toute personne intéressés désirent que les lignes ou les voies de ces chemins de fer soient reliées de manière à permettre le passage sûr et convenable des locomotives, des wagons et des trains, des lignes ou des voies d'un chemin de fer à celles de l'autre, et à permettre, d'une façon raisonnable, la réception, l'expédition, la livraison et l'échange d'aiguillage du trafic entre ces chemins de fer, et s'il existe dans la province où ce raccordement est désiré, une commission provinciale de chemins de fer, ou d'utilités publiques qui ait le pouvoir d'exiger ce raccordement entre les chemins de fer de deux compagnies constituées en corporation sous l'autorité provinciale, les procédures suivantes peuvent être prises:—

" (*a*) L'une ou l'autre de ces compagnies, ou toute corporation municipale ou autre corps public, out toute personne intéressée, peut déposer entre les mains du secrétaire de la Commission, et du secrétaire de la Commission provinciale des chemins de fer ou d'utilités publiques dans la province en question, une demande de reddition d'une ordonnance à l'effet d'exiger que ce raccordement soit fait, ainsi que la preuve de la signification de cette demande aux compagnies de chemins de fer intéressées ou en question; et, lorsque la

demande n'est pas faite par la municipalité, au chef de la corporation municipale dans les limites de laquelle est situé le raccordement projeté;

" (*b*) après la réception de la dite demande, la Commission et la Commission provinciale des chemins de fer ou d'utilités publiques, ayant juridiction dans la province, peuvent par réunion ou conférence conjointe, en conformité de la pratique par elles établie, entendre et juger cette demande, et peuvent ordonner que les lignes ou les voies des dits chemins de fer soient ainsi raccordées au point d'intersection ou dans les environs, ou dans ou près la dite cité, la dite ville ou le dit village, aux termes et conditions et subordonnément aux plans qu'elles peuvent juger à propos;

" (*c*) le président de la Commission et le président de cette commission provinciale des chemins de fer ou commission d'utilités publiques de celles des provinces qui pourront décréter une loi concurrente pour mettre à effet les fins et les objets de la présente loi, peuvent établir des règles de procédure et de pratique qui couvrent la présentation, l'audition et la décision de ces demandes;

" (*d*) le président de la Commission, et le président de toute commission provinciale des chemins de fer, ou commission d'utilités publiques de la province dans laquelle des demandes peuvent s'élever, peuvent assigner ou nommer, de chaque commission, les membres qui composeront la commission conjointe dont il peut être besoin pour l'audition et la décision de ces demandes à mesure qu'elles se présentent;

" (*e*) toute ordonnance ainsi qu'il est dit ci-dessus peut être faite règle de la cour de l'échiquier du Canada, et peut être mise à exécution de la même manière que toute règle ou ordonnance ou tout décret de cette cour.

" 4. L'expression ' chemin de fer ', pour les fins du présent article, comprend tout chemin de fer à vapeur ou à l'électricité, chemin de fer urbain ou tramway."

6. Est modifié l'article 235 de la loi principale par le retranchement des mots "Le chemin de fer" au commencement du dit article et la substitution en leur lieu et place des mots "Subordonnément à l'indemnisation des propriétaires d'immeubles qui avoisinent ou qui touchent le chemin de fer que la Commission juge à propos d'indemniser, le chemin de fer de la compagnie."

7. Est abrogé l'article 4 du chapitre 50 des lois de 1910, et ce qui suit est édicté à titre de paragraphe 5 de l'article 246 de la loi principale:

" 5. (*a*) Une ordonnance de la Commission n'est pas nécessaire lorsque des fils métalliques ou d'autres conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique doivent être posés ou entretenus au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer, ou au-dessus ou au-dessous d'autres fils ou conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique avec le consentement de la compagnie de chemin de fer ou de la compagnie qui possède ou contrôle ces fils ou conducteurs en dernier lieu mentionnés, conformément à tous règlements généraux, plans ou devis adoptés ou approuvés pour ces objets par la Commission."

8. Est modifié l'article 250 de la loi principale par l'addition au dit article du paragraphe qui suit:

" 4. Une ordonnance de la Commission n'est pas nécessaire lorsque les conduites d'eaux ou autres tuyaux doivent être posés ou entretenus sous le chemin de fer, avec le consentement de la compagnie de chemin de fer, et conformément aux règlements généraux, plans ou devis adoptés ou approuvés pour ces objets par la Commission."

9. Est abrogé le paragraphe 4 de l'article 254 de la loi principale, et ce qui suit est édicté à titre de paragraphes 4 et 5 du dit article:

" 4. La Commission peut, sur demande qui lui en est faite par la compagnie, la libérer provisoirement ou autrement, de l'obligation d'ériger et d'entretenir ces clô-

tures, barrières et garde-bestiaux si le chemin de fer traverse une localité où de l'avis de la Commission ces ouvrages et constructions ne sont pas nécessaires.

" 5. Quand le chemin de fer se construit à travers une localité où les terrains sont enclos, il est du devoir de la compagnie de prendre des moyens efficaces pour empêcher les bestiaux ou autres animaux de s'échapper de ces terrains enclos ou de s'y introduire ou de pénétrer sur l'immeuble de la compagnie à raison de quelque acte ou chose fait par la compagnie, ses entrepreneurs, agents ou employés."

10. Sont abrogés l'article 10 du chapitre 32 des lois de 1909 et l'article 10 du chapiere 50 des lois de 1910, et ce qui suit est édicté à titre d'article 298 de la loi principale:

" 298. Toutes les fois que des dommages ont été causés à des biens par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable de ces dommages et peut être poursuivie en recouvrement de ces dommages devant toute cour de juridiction compétente: Toutefois, s'il est établi que la compagnie a employé des appareils modernes et efficaces et que, d'ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable de la compagnie sous le régime du présent article à la suite d'une ou de plusieurs réclamations pour dommages causés par un ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion ne doit pas dépasser cinq mille dollars. Toutefois, s'il existe quelque assurance sur les biens détruits ou endommagés, le chiffre total des dommages subis par quelque réclamant à raison de la destruction ou des dommages de ces biens, doit, pour les objets du présent paragraphe, être réduit du montant accepté ou recouvré par ce réclamant ou pour son bénéfice du chef de cette assurance. Nulle action ne peut être intentée à la compagnie à raison de quoi que ce soit dans une police d'assurance, ou à raison du versement de quelque indemnité sous l'empire de cette police. La limite d'un an prescrite par l'article 306 de la présente loi doit compter de la date du jugement définitif dans toute action intentée par l'assuré pour recouvrer cette indemnité, ou, dans le cas de règlement, de la date du récépissé de l'indemnité par l'assuré, selon le cas.

" 2. L'indemnité, dans les cas où la somme totale qui en est recouvrée est moindre que les réclamations établies, est répartie entre les parties qui ont subi la perte ainsi que la cour ou le juge peut le déterminer.

" 3. La compagnie a sur tous les immeubles qui longent sa voie un intérêt d'assurance pour lequel elle peut être tenue responsable et tenue d'indemniser les propriétaires de la perte ou des dommages subis par suite d'un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, et elle peut obtenir de l'assurance sur ces immeubles pour son propre compte."

" 4. La Commission peut ordonner, aux termes et conditions qu'elle juge à propos, que des coupe-feu soient établis et entretenus par la compagnie le long de la ligne de son chemin de fer et sur tous terrains, appartenant à Sa Majesté ou à qui que ce soit, situés le long de la dite ligne, et, subordonnément aux termes et conditions de l'ordonnance, la compagnie peut, à toute époque pénétrer sur tous pareils terrains afin d'y établir et d'y entretenir de pareils coupe-feu et d'enlever entre les dits coupe-feu et la ligne du chemin de fer les herbes mortes ou sèches, les mauvaises herbes et autres matières inflammables inutiles."

11. Est modifié le paragraphe 3 de l'article 328 de la loi principale par le retranchement du mot " dix " à la troisième ligne du dit paragraphe et la substitution en son lieu et place du mot " trente."

12. Est abrogé l'article 1 du chapitre 31 des lois de 1909, et ce qui suit est édicté à titre d'article 360*a* de la loi principale:

ɪ aux pour force électrique, etc.

" 360*a*. Toutes les fois que des forces hydrauliques ont été acquises de la Couronne par voie de location pour le développement de l'énergie électrique, et si le locataire de la Couronne de ces forces hydrauliques et celui qui demande à acheter de l'énergie électrique ainsi produite ne peuvent pas s'entendre quant à la quantité à être vendue par le bénéficiaire du bail au postulant et quant au prix que doit payer le postulant au bénéficiaire pour cette quantité, ou quant à l'une ou à l'autre, selon le cas, la Commission détermine et établit cette quantité et le prix qui doit en être payé, ou l'une ou l'autre, suivant le cas, et le bénéficiaire du bail doit vendre, livrer et fournir si le postulant persiste dans sa demande la quantité ainsi requise au prix ainsi déterminé et établi selon le cas.

" 2. En vue de déterminer et d'établir cette quantité et ce prix, la Commission peut pénétrer sur la propriété louée de la Couronne et la visiter, ainsi que les constructions et machines qui s'y trouvent, et elle peut examiner les papiers, documents, pièces comptables, écritures et livres de toute espèce, et ordonner au bénéficiaire du bail et à toutes autres personnes et exiger d'eux qu'ils se présentent devant la Commission et y soient interrogés sous serment et qu'ils y produisent tous papiers, documents, pièces comptables, écritures et livres de toute espèce; et pour les fins susdites la Commission a tous les pouvoirs, droits et privilèges attribués à une cour supérieure.

" 3. Cet article ne s'applique pas aux cas où les forces hydrauliques louées de la Couronne ont été acquises et sont employées pour la production de l'énergie électrique directement employée pour les opérations industrielles ou manufacturières du bénéficiaire du bail."

13. Est modifiée la loi principale par l'insertion de l'article suivant, immédiatement à la suite de l'article 369:

Chemins de fer subventionnés.

" 369*a*. Lorsqu'il est démontré au Ministre qu'un chemin de fer appartenant à une compagnie constituée en corporation par le Parlement du Canada, et dont la construction a été aidée au moyen d'une subvention du gouvernement du Canada, ne peut, à raison de l'état de ce chemin de fer ou de son équipement, être exploité avec sûreté et d'une manière efficace, le Ministre peut demander à la Commission de rendre une ordonnance à l'effet que ce chemin de fer ou son équipement, ou les deux, soient mis dans un état sûr et efficace, laquelle ordonnance la Commission est par la présente loi autorisée à rendre après avis donné au président ou au gérant de la compagnie et aux fiduciaires des porteurs d'obligations, s'il en est, selon que la Commission juge raisonnable; et la Commission peut, par ordonnance, désigner quelles réparations, améliorations ou additions devront être faites au dit chemin de fer, ou à son équipement, ou aux deux, et dans quel délai elles devront être entreprises et achevées respectivement.

" 2. Si la compagnie manque de se conformer à cette ordonnance de la Commission, le Gouverneur en conseil peut, sur proposition du Ministre, approuver cette ordonnance, et enjoindre qu'une copie de cette ordonnance et de l'arrêté du Gouverneur en conseil qui l'approuve, certifiée par le secrétaire de la Commission et par le greffier du Conseil privé respectivement, soit déposée par le ministre au bureau du régistrateur des titres de chaque comté à travers lesquels passe ce chemin de fer, et lorsque cet arrêté et cette ordonnance auront été ainsi déposés, il sera *ipso facto* créé une première hypothèque ou un mortgage sur le dit chemin de fer et son équipement en faveur de Sa Majesté pour le montant de la dite subvention, qui deviendra dès ce moment immédiatement due et payable à Sa Majesté. Cette hypothèque ou ce mortgage peut être réalisé de la même manière et au moyen des mêmes procédures que toute autre hypothèque ou mortgage sur une propriété peut être réalisé par Sa

Majesté devant la cour de l'échiquier du Canada. Cette cour peut ordonner que ce chemin de fer et son équipement soient vendus pour purger cette hypothèque ou ce mortgage, et pendant la durée de cette hypothèque ou de ce mortgage peut nommer un sequestre pour administrer et exploiter ce chemin de fer. Tous deniers réalisés par cette vente peuvent ,du consentement de l'acquéreur, être appliqués par le Ministre, sous la direction de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, à la réparation et à l'amélioration de ce chemin de fer et de son équipement dans la mesure que le Ministre peut juger nécessaire, et tous deniers ainsi réalisés et qui, de l'avis du Ministre, ne sont pas nécessaires pour ces réparations ou améliorations, peuvent être versés à la compagnie à qui appartenait le chemin de fer au moment de la vente, ou au fiduciaire des porteurs d'obligations, dans le cas où il y aurait en circulation des obligations garanties par mortgage ou autrement sur le chemin de fer."

14. Est abrogé l'article 372 de la dite loi et remplacé par l'article qui suit:

"372. Chaque compagnie est tenue de présenter annuellement au Ministre, ou plus fréquemment s'il l'exige, un rapport véridique et détaillé, attesté par le serment du président, du secrétaire ou du surintendant de la compagnie, de tous les accidents et blessures, soit aux personnes, soit aux animaux ou autres biens, arrivés sur le chemin de fer de la compagnie ou résultant de sa mise en service, relatant—

(*a*) la cause et la nature de ces accidents et blessures;

(*b*) les endroits où ces accidents et blessures se sont produits et si c'est de jour ou de nuit; et

(*c*) la gravité et l'étendue de ces accidents et blessures et tous les détails qui s'y rattachent.

"2. Ces rapports sont faits pour la période qui commence à la date à laquelle s'étend le dernier rapport annuel fait par la compagnie, ou si aucun rapport de ce de fer, et se termine au dernier jour de juin de l'année alors courante.

"3. Un double de ces rapports, daté, signé et attesté de la manière qu'il est dit plus haut, est adressé par cette compagnie au Ministre dans le mois qui suit le premier jour d'août de chaque année.

"4. Chaque compagnie doit aussi, quand elle en est requise par le Ministre, expédier une copie véritable des règlements existants de la compagnie, et de ses règles et règlements pour la direction de la compagnie et de son chemin de fer ou des autres entreprises ou affaires de la compagnie qu'elle est autorisée à exercer.

"5. Le Ministre peut ordonner et déterminer la forme dans laquelle ces rapports doivent être faits."

15. Rien dans la présente loi ne doit porter atteinte à aucune procédure pendante.

SEANCES PUBLIQUES.

Les séances publiques suivantes ont été tenues, du 1er avril 1911 au 31 mars 1912:

Province d'Ontario—

Ottawa:—Avril, les 4, 5 et 18. Les 2, 3 et 16 mai. Les 6, 7, 20, 21 et 22 juin. Les 4 et 18 juillet. Le 1er août. Le 19 septembre. Les 3 et 17 octobre. Les 7, 15 et 21 novembre. Les 5, 6 et 19 décembre. Les 4, 8, 9, 10, 11, 12, 16 et 22 janvier (1912). Les 6, 7, 13, 14, 20 et 28 février (1912). Les 5, 6, 8 et 19 mars.

Toronto:—Les 10, 24, 25, 26, 27 et 28 avril. Les 9 et 23 mai. Les 12, 13, 14, 23 et 24 octobre. Les 14, 15, 16 et 18 décembre. Les 8, 9 et 10 février (1912). Le 9 mars (1912).

Belleville:—Le 15 juillet.
Port-Arthur:—Le 10 août.
Fort-Frances:—Le 11 août.
Hamilton:—Le 11 octobre.
Saint-Thomas:—Le 13 décembre.

Province de Québec—

Montréal:—Le 18 mai. Le 11 juillet. Le 27 novembre. Les 22 et 23 février (1912).
Shawinigan-Falls:—Le 9 juin.

Province du Manitoba—

Winnipeg:—Le 15 juin. Le 15 septembre. Le 25 mars (1912).
Brandon:—Le 14 juin (1911).

Province de la Saskatchewan—

Régina:—Le 14 septembre. Le 22 mars (1912).
Saskatoon:—Le 20 mars (1912).

Province de l'Alberta—

Calgary:—Le 8 septembre. Le 14 mars (1912).
Edmonton:—Le 11 septembre. Le 18 mars (1912).
Kipp:—Le 7 septembre.

Province de la Colombie-Britannique—

Vancouver:—Le 31 août. Le 1er septembre.
Prince-Rupert:—Le 19 août.

Territoire du Yukon—

White-Horse:—Le 23 août.

L'ensemble des séances publiques fut de 89, au cours desquelles on reçut 695 requêtes, dont on trouvera la liste en même temps que la nature de chacune, sous l'appendice B. La portée de ce rapport ne permet pas de faire une relation complète des travaux de la Commission au cours de cette année, mais on trouvera ici un état des sujets les plus importants, qui pourra servir aux fins de renseignements et de consultation.

FONDS DES PASSAGES A NIVEAU.

Suivant les stipulations de l'article 7, 8-9 Edouard V, chapitre 32, intitulé: Loi amendant la loi des Chemins de fer, il fut stipulé qu'il serait affecté une somme annuelle de $200,000, pour une période de cinq années consécutives à partir du 1er avril 1909, et que cette somme serait prise à même le fonds consolidé du revenu pour servir à assurer la construction immédiate de travaux de protection, en vue de procu-

rer au public une sauvegarde et une accommodation au sujet des passages à niveau sur les grandes routes en existence à la dite date du 1er avril; cette somme globale affecterait un crédit spécial désigné sous le nom de "Fonds des passages à niveau", et serait mis à la disposition de la Commission, moyennant certaines dispositions restrictives indiquées dans la Loi d'amendement et se rapportant uniquement aux frais (non d'entretien et d'exploitation) de construction immédiate des travaux spécifiés. En vue de l'établissement de ces traverses, la Commission a rendu, du 1er avril 1909 au 31 mars 1912, quatre-vingt-seize ordonnances pour travaux de protection, comme sui:—

Cloches électriques	89
Barrières	34
Tunnels	28
Ponts à haut niveau	11
Déviation de chemins publics	8
Fermeture de rues	2
Ensemble des passages protégés	172

La comparaison de l'ensemble des passages protégés en vertu du sixième rapport annuel de la Commission, accusera une augmentation pour l'année finissant le 31 mars 1912, de quarante-trois passages protégés, répartis comme suit:

Cloches électriques	18
Barrières	11
Tunnels	9
Ponts à haut niveau	1
Déviations de chemins publics	1
Fermeture de rues	1
Augmentation totale de passages protégés	43

DEMANDE DES COMPAGNIES DITES "CANADIAN OIL COMPANIES LIMITED".

Demande des compagnies dites "Canadian Oil Companies, Limited", de Cleveland, Ohio, d'une ordonnace enjoignant aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc du Canada, Pacifique-Canadien Canadian-Northern, d'établir un tarif de 56 centins pour cent livres, de Pétrolia, Ontario, à Winnipegé Manitoba.

Cette question fut l'objet d'un débat en présence de la Commission au complet lors d'une séance tenue à Ottawa le 16 mai 1911, et à l'issue de laquelle le commissaire en chef ainsi que le commissaire McLean ont jugé de la cause; et, en vertu de ces décisions, la Commission a renvoyé la demande. Voici les jugements en question:

"THE CANADIAN OIL COMPANIES, LIMITED".

vs

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC,

et

"THE CANADIAN OIL CO., LIMITED",

vs

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

W. N. Tilley, C.R., représentant des requérantes.
W. H. Biggar, C.R., représentant la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.
E. W. Beatty, représentant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Affaire entendue le 16 mai 1911. Jugement rendu le 26 juin 1911.

Le commissaire en chef:

Ces questions, en grande partie, ont le même projet en vue; elles ont été débattues en même temps, et, pour cette raison, peuvent être l'objet du même jugement. Les requérantes allèguent que les parties intimées ont agi contre les intérêts des premières en transportant le pétrole et ses sous-produits, de certaines parties des territoires de l'Ohio et de la Pensylvanie à Toronto et autres parties du Canada, et en refusant de ce faire en accordant à ces produits le privilège du transport en qualité de matières de cinquième classe, en vertu de la classification officielle; que, par suite, les compagnies de chemin de fer ont imposé aux requérants un surtaux dans le transport des produits susmentionnés; et elles demandent que cette Commission rende une ordonnance réglementant le tarif.

Ces requêtes sont parvenues à la Commission le 9 et le 13 août 1910, respectivement; mais l'audition de la cause a été remise d'une date à une autre à la demande des requérants.

Antérieurement à la classification officielle n° 29, qui prit effet le 1er janvier 1907, il n'existait aucune classification visant le "pétrole et ses sous-produits". La classification ci-dessus plaçait ces produits dans la cinquième classe. Ce n'était pas le désir des intimées d'accorder à ces produits le tarif ci-haut indiqué; et la question se résume à savoir si elles ont réussi à éviter l'application du tarif de la cinquième classe.

A l'époque de la réception des requêtes, et, d'après moi, jusqu'au 1er janvier 1911, on a exigé des requérantes le tarif local sur toutes leurs marchandises transportées. A partir de la date mentionnée en dernier lieu, les intimées ont appliqué à ce trafic le tarif de la cinquième classe; et ainsi, à la date de l'audition de cette cause, il ne s'agissait pas de décider du tarif à venir, mais bien de la nature réelle du tarif précédent, en se guidant sur les divers tarifs et sur la loi qui s'y rapporte.

Le tableau succinct suivant, préparé avec soin et couvrant les divers tarifs, a été dressé par les intimées. Les requérantes n'en ont pas contesté l'exactitude, et, quoique nous n'en ayons pas fait faire la vérification, nous pouvons, à mon avis, en accepter les données comme étant exactes:—

TARIFS "LAKE ERIE-WESTERN."

1. *En vigueur le 16 avril 1901.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a préparé un tarif de fret d'entier parcours (M—123), indiquant les taux par classe, à partir de toutes les stations jusqu'aux têtes de lignes canadiennes, et elle a mentionné comme messageries participantes, les noms des compagnies de chemins de fer Pacifique-Cnadien et Grand-Tronc.

2. *En vigueur le 9 septembre 1906.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a préparé un tarif commun de fret, n° 1663 (C.R.C. No 4), renfermant les cas d'exception à la classification officielle. Dans ce tarif les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont mentionnées comme messageries participantes.

3. *En vigueur le 14 janvier 1907.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a préparé un supplément au tarif commun de fret n° 1663 (Supplément n° 7), qui se lit comme suit:—

> "Les dispositions de la classification officielle n° 29, en vigueur le 1er janvier 1907, en tant qu'elles concernent l'application des taux de la 5ième classe en faveur du pétrole et de ses sous-produits par chargements de wagon, ne vaudront rien pour les expéditions dirigées sur certains points du Dominion du Canada.
>
> Pour ce qui est des points canadiens de destination, les taux seront les mêmes que ceux en usage aux points canadiens de raccordement, comme Buffalo, N.-Y., Détroit et Port-Huron, Mich., avec, en plus, les taux établis par les lignes canadiennes à partir de ces points de raccordement jusqu'au lieu de destination."

4. *En vigueur le 1er décembre 1909.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a disposé un tarif de fret n° 203—A, qui indiquait les taux communs et proportionnels par rapport aux classes et aux produits en destination (entre autres) de certains points du Canada. Cette échelle de tarif remplaçait le tarif *L. E. and W.* N° M,—123, et contenait une disposition à l'effet que les taux y mentionnés sont applicables suivant la classification officielle et les exceptions à cette dernière.

Ce tarif se lit comme suit à la page 65:—

> "Exception d'application du tarif au Canada. Les taux indiqués ici sur le pétrole et ses sous-produits ne s'appliqueront à aucuns points canadiens. Pour ces derniers, on appliquera les taux établis aux points canadiens de raccordement, nommément Buffalo, N.-Y., Détroit et Port-Huron, Michigan, avec, en plus, les taux établis par les lignes canadiennes à partir de ces points de raccordement jusqu'au lieu de destination.

5. *Envigueur le 15 juin 1910.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a publié le supplément n° 11 au tarif de fret n° 203—A, contenant une disposition semblable à celle indiquée au paragraphe précédent.

6. *En vigueur le 1er janvier 1910.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a publié un tarif de fret n° 2151—B, indiquant les exceptions à la classification officielle, laquelle annulait l'échelle de tarif commun de fret n° 1663. Cette échelle comprend, à la page 39, une disposition à l'effet que les tarifs locaux s'appliqueront au pétrole et à ses sous-produits pour le transport au point de raccordement canadien et à partir de ce point. Les échelles de tarif 203—A et 2151—B demeurèrent en vigueur jusqu'au 1er janvier 1911.

TARIF DE LA COMPAGNIE "PENNSYLVANIA."

1. *En vigueur le 8 février 1907.*—La compagnie *Pennsylvania* a déposé un tarif commun de fret (supplément n° 31 à l'I.C.C.G.F.O. 32), indiquant aux compagnies du tarif, page 3, que les taux de la cinquième classe, indiqués dans la classification officielle applicables au pétrole et à ses sous-produits transportés par voie ferrée, ne s'appli-

queront pas aux points de destination canadiens, ces derniers se trouvant soumis aux taux locaux de transport à destination des points de raccordement des chemins canadiens et à partir de ces points. Cette disposition est incluse dans tous les suppléments émis après le supplément 45, lequel prit force le 22 janvier 1908. Le supplément 45 est demeuré en vigueur jusqu'à ce qu'il fut annulé par le tarif mentionné dans la

2. *En vigueur le 12 mars 1910.*—La compagnie *Pennsylvania* a publié une échelle de tarif commun de fret (I.C.C. N° F—231) visant différentes messageries, y compris les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, et qui stipule que les taux y compris seront soumis, excepté sur instruction contraire, à la classification officielle et à ses exceptions contenues dans le tarif de la compagnie *Pennsylvania* (I.C.C. F—221).

3. Un renvoi à l'I.C.C. F-221, désignant également les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien comme messageries visées, contient à la page 65 une clause à l'effet que les taux sur l'huile, le pétrole, et les sous-produits du pétrole transportés par voie ferrée, ne seront pas applicables sur le territoire du Dominion du Canada.

TAUX DU "LAKE SHORE AND MICHIGAN SOUTHERN".

1. *En vigueur le 23 juin 1910.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif commun de fret (I.C.C. N° A-955) au sujet des classes et du transport du bois de charpente à certains points du Canada et de la Nouvelle-Angleterre. Ce tarif mentionne les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien comme messageries visées.

2. Ce tarif fut annulé pour ce qui concernait le transport à certains points sur la ligne du Pacifique-Canadien, en vertu de l'amendement n° 4 au tarif commun de fret A-955, en vigueur le 5 août 1902, date à la quelle il fut émis un tarif spécial commun de fret (I.C.C. N° A-1143), indiquant les taux des classe à certains points de la ligne du Pacifique-Canadien et de ses embranchements.

Ce tarif, sous le titre de "Avis Importants" imprimé en première page, se lit comme suit:—

> "Les taux indiqués sur ce tarif ne s'appliqueront pas au pétrole et à ses sous-produits, ces matières restant sujettes au taux local jusqu'à la frontière."

3. *En vigueur le 16 juillet 1906.*—La compagnie de chemin de fer *Lakt Shore and Michigan Southern* a publié un tarif commun de fret (I.C.C. N° A-1752, qui n'a d'importance que du fait qu'il renferme une exception au sujet des taux sur l'huile (alors matière de 4ième classe). La page 12 de ce tarif contient une note à l'effet que les taux sur l'huile ne s'appliquent pas aux points canadiens de destination.

4. *En vigueur le 1 janvier 1907.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif commun de fret comme exception à la classification officielle, et qui contient une clause à l'effet qui suit:—

> "Le pétrole et ses sous-produits. La disposition de la classification officielle n° 29, en tant qu'elle se rapporte à l'application des taux de la 5ième classe sur le pétrole et ses sous-produits, ne vaudra pas pour les points canadiens de destination."

5. *En vigueur le 1er août 1907.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif de fret (I.C.C. N° A-2100) d'exception à la classification officielle annulant l'I.C.C. A-1752, et qui contient à la page 21 la même disposition que celle indiquée dans la clause qui la précède immédiatement.

6. *En vigueur le 25 novembre 1907.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif local et commun de fret (I.C.C. N° A-2162),

comme exception à la classification officielle annulant l'I.C.C. N° A-2100, et qui contient la même disposition que celle indiquée pour renvir à la clause précédente.

7. *En vigueur le 15 avril 1908.*—La compagnie de chemin de fer de *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif local et commun de fret (I.C.C. N° A-2222), comme exception à la classification officielle annulant le n° A-2162, et qui contient la même disposition.

8. *En vigueur le 5 décembre 1908.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif commun, local et proportionnel de fret (I.C.C. N° A-2366), comme exception à la classification officielle annulant le N° A-222, et qui renferme la même disposition.

9. *En vigueur le 15 mai 1909.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif commun, local et proportionnel de fret (I.C.C. N° A-2407), comme exception à la classification officielle annulant l'I.C.C. N° 2366, et qui contient la même disposition.

10. *En vigueur le 1er octobre 1909.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif d'exceptions à la classification officielle (I.C.C. N° A-2467), annulant l'I.C.C. N° A-2407, et qui contient la même disposition.

11. *En vigueur le 1er février 1910.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif commun de fret (A-2500) qui annulait l'échelle A-1143, et qui stipule que les taux y indiqués sont fixés, excepté sur instruction contraire, d'après la classification officielle et ses exceptions, soit A-2467.

12. *En vigueur le 1er avril 1910.*—La compagnie de chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif d'exceptions à la classification officielle (N° A-2515) annulant le N° 2467, et qui contient la même disposition quant à la non-application des taux de la 5ième classe aux expéditions du pétrole et de ses sous-produits à certains points canandiens de destination. Cette échelle est demeurée en vigueur jusqu'au 1er janvier 1911.

TARIFS DE DUNKIRK, ALLEGHENY VALLEY AND PITTSBURG.

1. *En vigueur le 13 octobre 1903.*— Le chemin de fer *Dunkirk, Allegheny Valley and Pittsburg* a déposé un tarif commun de transport des marchandises, I.C.C. N° 404 (C.R.C. N° 4), désignant les taux de classes à partir de toute les stations jusqu'aux points de base canadiens y mentionnés, situés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et ses raccordements, soumis à la classification officielle et aux exceptions qui s'y rattachent, ainsi qu'indiqué dans I.C.C. N° 402 ou dans les publications subséquentes. Le chemin de fer Pacifique-Canadien était partie à ce tarif, mais le chemin de fer Grand-Tronc ne l'était pas. A la page 2, sous la rubrique "Avis importants", ce tarif contenait un article conçu dans les termes suivants:—

"Les taux établis dans le présent tarif ne s'appliquent pas au pétrole ni aux produits du pétrole. Ces produits sont assujettis aux tarifs locaux jusqu'à la frontière."

2. *En vigueur le 1er juillet 1906.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé un tarif commun I.C.C. N° 462 (C.R. N° 15), exceptions aux classifications officielles. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont désignés comme voituriers adhérents. En vigueur le 1er janvier 1907.—Le chemin de fer Dunkirk a déposé l'amendement N° 16 au tarif I.C.C. 462 (C.R.C. N° 15), exceptions à la classification officielle. A la page 3 de ce tarif se rencontre l'article suivant:—

"Le pétrole et les produits du pétrole. En ce qui concerne l'application des tarifs de cinquième classe sur le pétrole et sur les produits du pétrole, les prescriptions de la classification N° 29 ne s'appliquent pas aux points canadiens." (En vigueur le 1er janvier 1907.)

3. *En vigueur le 21 août 1906.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif commun des marchandises I.C.C. N° 471 (C.R.C. N° 18), désigant les taux de classes depuis les gares situées sur sa ligne jusqu'aux points sur le chemin de fer Grand-Tronc et ses raccordements, et subordonnés à la classification officielle et aux exceptions s'y rattachant, ainsi qu'indiqué dans I.C.C. N° 462, ou dans les publications subséquentes. A la page 2, sous la rubrique " Avis importants ", ce tarif contient l'article suivant:—

> " Les taux établis dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole ni aux produits du pétrole. Ces produits sont soumis aux tarifs locaux jusqu'à la frontière."

Le chemin de fer Pacifique-Canadien n'était pas partie à ce tarif.

4. *En vigueur le 1er août 1907.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé un tarif, I.C.C. N° 554 (C.R.C. N° 50), exceptions à la classification o cielle. A la page 21, ce tarif contient le même article ajouté au tarif précédent C.R.C. N° 15, mentionné ci-dessus. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc figurent tous deux comme parties à ce tarif.

5. *En vigueur le 25 novembre 1907.*—Le chemin de fer Dunkirk a publié un tarif commun et local des marchandises I.C.C. N° 571 (C.R.C. N° 53), en remplacement de I.C.C. N° 54 (C.R.C. N° 50), mentionné au dernier paragraphe. A la page 31 de ce tarif figure exactement le même article relatif au pétrole et aux produits du pétrole que celui contenu dans le tarif précédent ci-dessus mentionné. Les chemins de fer Pacifique-anadien et Grand-Tronc y sont tous deux désignés comme voituriers adhérents.

6. *En vigueur le 15 avril 1908.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé un tarif commun et local des marchandises I.C.C. N° 598 (C.R.C. N° 57), en remplacement de I.C.C. N° 571 (C.R.C. N° 53), mentionné au paragraphe précédent. Il contient à la page 37 un article ainsi conçu:—

> " Le pétrole et les produits du pétrole. En ce qui concerne le pétrole et les produits du pétrole énumérés ci-dessous, par charges de wagons et en quantité moindre, les prescriptions de la classification officielle ne s'appliquent pas aux points canadiens." (La liste des produits pétroliers est ensuite énumérée.)

Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux mentionnés comme parties à ce tarif.

7. *En vigueur le 5 décembre 1908.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif I.C.C. N° 641 (C.R.C. N° 68), exceptions à la classification officielle, en remplacement du tarif I.C.C. N° 598 (C.R.C. N° 67), mentionné au dernier paragraphe. A la page 44, ce tarif comporte exactement le même article que celui contenu dans le dernier tarif mentionné. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc figurent tous deux comme parties à ce tarif.

8. *En vigueur le 15 mars 1910.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé l'amendement N° 22 au tarif I.C.C. N° 404 (C.R.C. N° 4), annulant les taux désignés dans le tarif C.R.C. N° 4 jusqu'aux points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et sur ses raccordements.

9. *En vigueur le 20 mars 1909.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé un tarif commun des marchandises I.C.C. N° 647 (C.R.C. N° 70), désignant les taux de classes depuis les stations établies sur ce chemin jusqu'aux points sur le Pacifique-Canadien et sur ses raccordements, ainsi qu'indiqué dans les instructions des feuilles de route d'entiers parcours à destination de l'est sur le Pacifique-Canadien, N° 7 (C.R.C. N° E-1337). A la première page, cet article comporte un paragraphe conçu dans les termes suivants:—

"Régi par la classification officielle I.C.C.—O.C. N° 35, publié par D. O. Ives. agent (C.R.C. N° 69), et par les exceptions qui s'y rattachent, I.C.C. N° 641 C.R.C. N° 68), et par les additions y apportées ou par les rééditions qui en ont été faites, sauf dispositions contraires du présent tarif."

A la page 2, sous la rubrique "Règles générales", ce tarif contient de plus un article ainsi conçu:—

"Les taux désignés dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole ni aux produits du pétrole. Ces produits sont assujettis aux tarifs locaux à destination et en provenance de Buffalo, N.-Y."

10. *En vigueur le 15 mai 1909.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif I.C.C. N° 653 (C.R.C. N° 71), exceptions à la classification officielle, en remplactment du tarif I.C.C. N° 641 (C.R.C. N° 68), déjà mentionné. A la page 52, ce tarif renferme l'article suivant:—

"Le pétrole et les produits du pétrole.—En ce qui concerne le pétrole et les produits du pétrole énumérés ci-dessous, par charges de wagons et en quantité moindre, les prescriptions de la classification officielle ne s'appliquent pas aux points canadiens." (La liste des produits pétroliers est ensuite énumérée.)

Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux mentionnés comme parties adhérentes à ce tarif.

11. *En vigueur le 19 mai 1909.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif commun des marchandises I.C.C. N° 654 (C.R.C.) N° 72), en annulation du tarif N° 647 (C.R.C. N° 70), et mentionnant les taux de classification depuis les gares établies sur ses lignes jusqu'aux points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et sur ses raccordements, ainsi qu'indiqué dans les instructions des feuilles de route d'entier parcours à destination de l'est sur le Pacifique-Canadien, N° 7 (C.R.C. N° E-1337). A la première page, ce tarif contenait un article semblable à celui renfermé dans le tarif précédent, et, à la page 3, au titre "Application générale", il contenait l'article suivant:—

"Les taux désignés dans le présent tarif ne s'appliquent pas au pétrole ni aux produits du pétrole énumérés dans la classification officielle, ainsi que déterminé à la première page, sous la rubrique "Pétrole et produits pétroliers." Ces produits sont assujettis aux tarifs locaux à destination et en provenance de Buffalo et de Black-Rock."

Le Grand-Tronc n'est pas partie à ce tarif.

12. *En vigueur le 23 juin 1909.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif commun des marchandises I.C.C. N° 661 (C.R.C. N° 75), en annulation du tarif I.C.C. N° 654 (C.R.C. N° 72), mentionnant les taux de classification jusqu'aux points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et sur ses raccordements. Aux pages 1 et 3, il contenait exactement le même article que celui mentionné dans le tarif précédent.

13. *En vigueur le 1er octobre 1909.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif I.C.C. N° 671 (C.R.C. N° 72), exceptions à la classification officielle, en annulation du tarif I.C.C. N° 653 (CR.C. N° 71). A la page 52, ce tarif contenait au sujet du pétrole et des produits du pétrole un article exactement semblable à celui contenu dans le tarif déjà mentionné, qu'il a remplacé. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc figurent tous deux comme parties adhérentes.

14. *En vigueur le 1er février 1910.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé un tarif commun des marchandises I.C.C. N° 679 (C.RR.C. N° 80), et qui a annulé le tarif I.C.C. N° 661 (C.R.C. N° 75), ci-dessus mentionné, jusqu'aux points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et ses raccordements, et le tarif I.C.C. N° 471 (C.R.C. N° 18), aussi mentionné ci-dessus, jusqu'aux points sur le chemin de fer Grand-Tronc

et ses raccordements, et il indique que les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc (Est) y sont parties. A la première page, ce tarif contient une disposition portant qu'il est régi, sauf les dispositions contraires du présent tarif, par la classification officielle, publiée par F. S. Holbrook, agent, I.C.C., O.C. N° 35 (C.R.C., O.C. N° 35), par les additions y apportées et par les rééditions qui en ont été faites, ainsi que par les exceptions à la dite classification, *Dunkirk, Allegheny Valley, Pittsburg,* I.C.C. N° 671 (C.R.C. N° 78), par les additions y apportées ou par les rééditions qui en ont été faites. Ce tarif est encore en vigueur.

15. *En vigueur le 1er avril 1910.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le tarif I.C.C. N° 681 (C.R.C. N° 81), exceptions à la classification officielle, qui a annulé le tarif I.C.C. N° 671 (C.R.C. N° 78). A la page 50, ce tarif contient l'article suivant:—

> "Huile, pétrole et produits du pétrole jusqu'aux points du Canada, savoir: —les prescriptions de la classification officielle, en ce qui concerne l'huile, le pétrole et les produits du pétrole, spécifiés et décrits sous la rubrique "Huile, pétrole et produits du pétrole, par charges de wagons", ne s'appliquent pas aux expéditions par charges de wagons et en quantité moindre pour le dit transport jusqu'aux points dans le Dominion du Canada."

Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux désignés comme parties à ce tarif.

16. *En force le 1er janvier 1911.*—Le chemin de fer Dunkirk a déposé le supplément 15 au tarif I.C.C. N° 681 (C.R.C. N° 81), mentionné au dernier paragraphe, exceptions à la classification officielle. A la page 4, ce tarif contient la remarque suivante:—

> "Annulé 169. Les dispositions ci-après de la classification officielle s'appliquent à l'huile, au pétrole et aux produits du pétrole jusqu'aux points canadiens."

Cette remarque est formulée dans le supplément 19, qui est encore en vigueur.

Les estimées étaient parties à tous les tarifs ci-dessus. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a présenté certaines "objections". Ces objections et leur portée ont été décidées à fond dans ce qui est désigné sous le nom de "Stoy Case" (*voir British American Oil Co. vs Grand Trunk Railway Co.,* 9 *Can. Ry. Cas.* 178, 43 *S.C.R.,* 311), et, dans ces causes, la dernière compagnie n'a pas présenté de plaidoyer au sujet de ces "exceptions", ce point en litige ayant été décidé contre elle dans la cause ci-dessus. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'avait pas déposé d'exceptions.

Le but des parties était, je suppose, ou bien que les compagnies canadiennes devaient être protégées contre les tarifs sur l'huile, moins élevés que ceux qui règnent aux Etats-Unis, sous le régime de la classification officielle, ou bien que les raffineurs canadiens fussent protégés contre l'importation d'huile brute des Etats-Unis. Si le dernier but était visé, il était entièrement illégal. Les compagnies de chemin de fer ont droit de prélever des taux raisonnables et rémunérateurs, mais elles n'ont pas droit de fixer un tarif, à l'encontre des taux raisonnables, en vue de protéger ou de secourir une industrie ou une section du public. Toutefois, abstraction faite du but visé, voyons si le résultat désiré a été atteint.

Le trafic en question tombait sous le coup de l'article 336, de sorte que la loi exigeait que ce produit fût régi par un "tarif commun" pour la "route continue", à partir du point d'origine jusqu'à celui de sa destination au Canada. Qu'est-ce qu'un "tarif commun"? Les voituriers s'appliquaient apparemment à établir, et ils ont établi grâce à ces tarifs, des routes continues jusqu'aux points canadiens. Je suppose qu'ils s'efforçaient aussi de se conformer à l'article ci-dessus et d'établir des "tarifs communs". Ils tâchaient en même temps de réaliser les désirs des voies ferrées cana-

diennes; c'est-à-dire, de laisser à ces dernières le droit de fixer leurs propres taux depuis les chemins canadiens jusqu'aux points de destination, sans égard pour les lignes de correspondance aux Etats-Unis. Prenez, par exemple, les dispositions du supplément n° 7 *Lake Erie and Western* au tarif commun de transport des marchandises n° 1663, en vigueur le 14 janvier 1907:—

"En ce qui concerne l'application des tarifs de 5ième classe au pétrole et aux produits du pétrole par charges de wagons, les prescriptions de la classification officielle n° 29, en vigueur le 1er janvier 1907, ne s'appliquent pas aux consignations aux points du Dominion du Canada. Jusqu'aux points du Canada les taux seront ceux établis jusqu'aux barrières du Canada, savoir, Buffalo, N.-Y., Détroit et Port-Huron, Mich., plus les tarifs établis par les lignes canadiennes à partir de ces barrières jusqu'à destination."

On allègue que c'est un "tarif commun" pour le "parcours continu" depuis les points d'origine sur les lignes du *Lake Erie and Western* jusqu'aux points sur les lignes des voies ferrées canadiennes, parties à ce tarif. Si le *Lake Erie and Western* avait compris la somme des tarifs locaux, savoir, son propre tarif local de, disons huit cents, jusqu'à la barrière canadienne, et le tarif local du voiturier canadien de, disons douze cents jusqu'à destination, soit un tarif de vingt cents pour le parcours continu, cela aurait constitué un tarif commun et aurait pu, en ce qui concerne le taux, être effectué sans aucune entente conclue par les chemins de fer canadiens. S'il avait été mécontent, il aurait eu comme recours celui indiqué dans la cause Stoy.

Dans les endroits où le voiturier principal désire déposer un tarif commun pour un parcours continu sur les lignes de différentes voies ferrées, je ne connais pas de disposition de notre loi qui empêche le voiturier d'additionner tous les tarifs locaux et de l'établir comme celui d'entier parcours pour ce parcours continu. Naturellement, je suppose qu'en pratique toutes ces questions font l'objet de pourparlers et d'arrangements mutuels. L'article 338 prévoit que, lors de la mise en vigueur d'un tarif commun, les taux y établis sont les seuls à être prélevés jusqu'à ce que ce tarif soit remplacé ou désavoué par la Commission. Comment "remplacé"? De quelle manière la compagnie canadienne pourrait-elle "remplacer" un tarif commun déposé par le voiturier américain principal. Le recours de la voie ferrée canadienne est de demander le désaveu du tarif. Le voiturier américain peut remplacer son tarif en en déposant un autre, ou au moyen d'un supplément; mais je ne vois pas comment le voiturier canadien puisse faire autrement que s'y conformer jusqu'à son désaveu ou son remplacement par la partie qui l'a transmis.

A présent, nous supposons que l'objet de l'article du tarif du *Lake Erie and Western* ci-dessus est de laisser le voiturier canadien correspondant libre d'établir, de temps en temps, tout tarif qu'il désire depuis la barrière canadienne jusqu'à destination, sans consulter le voiturier déposant le tarif. De la même manière, le voiturier principal pourrait, sans consulter la voie ferrée canadienne, modifier ses taux jusqu'à la barrière en transmettant des suppléments. D'après l'argument des intimées, nous aurions par suite un "tarif commun", sujet en tout temps à des modifications par tout voiturier de correspondance sans avis donné à l'autre.

Il ne me semble pas que ce serait dans l'intérêt soit des voituriers parties au tarif, soit du public expéditeur. Un argument portait qu'un semblable tarif était une entente entre les chemins de fer que chaque voiturier devrait avoir son propre tarif local; mais il en serait ainsi en l'absence d'un tarif commun et d'une entente.

Il semble manifeste qu'un tarif commun est quelque chose de plus que la réunion de deux ou de plus de deux tarifs locaux variables. Il va sans dire qu'un tarif d'entier parcours peut être la somme de plusieurs tarifs locaux, mais il n'en résulte pas que la somme des tarifs locaux serait la sorte de tarif commun ou de parcours continu exigé sous le régime d'un tarif commun, ainsi que prescrit par la loi. L'*Interstate*

Commerce Commission a décidé qu'un tarif commun est " un simple tarif d'entier parcours, "dont chaque partie" a été établie à la suite d'un arrangement formel conclu entre les voituriers effectuant le "parcours continu". Si l'on accepte cette définition, elle refute l'argument des intimées. Naturellement, le terme y a été défini à l'égard de la loi concernant le commerce. La cour suprême du Canada a confirmé la décision rendue par cette Commission et portant que le terme employé dans l'article 336 n'implique pas nécessairement qu'il a été conclu un arrangement. La classification en vigueur le 1er janvier 1907 et mettant ces produits dans la 5ième classe a donné aux requérants le droit à ce tarif après cette date, à moins qu'il ne fût prouvé qu'il existait un tarif en vigueur, supprimant de la classification ce produit et appliquant un tarif d'entier parcours par application d'un tarif commun. Le voiturier étranger principal était dans l'obligation statutaire de déposer un tarif commun s'appliquant à ce transport international. Il tâchait de satisfaire à ce besoin. S'il n'a pu y réussir, les consignations mentionnées avaient droit de figurer dans le tarif de 5e classe sous le régime de la classification officielle.

Nous ne pensons pas que l'article ci-dessus, extrait du tarif du *Lake Erie and Western* puisse être interprété comme un "tarif commun" pour le "parcours continu". Au lieu de cela, c'est une simple déclaration portant qu'un tarif établi par un voiturier s'applique à une partie du parcours, et qu'un autre taux fixé par un autre voiturier s'applique à une autre partie du parcours, chacun de ces tarifs étant variables au gré de chaque voiturier, hors de la connaissance de l'autre. Je ne puis pas comprendre comment le terme "commun" puisse s'appliquer à la présente situation. L'intention de la loi semble être que ces tarifs communs fixeraient probablement un seul taux, ainsi que le prévoit le paragraphe 2 de l'article 328, qui détermine la manière dont la répartition est opérée entre les voituriers parties au tarif. Le paragraphe 3 de l'article 334 établit également cette répartition entre les voituriers canadiens.

On n'oubliera pas que les tarifs en délibération, lorsqu'on les examine en détail, sont, sous certains aspects, un transport "commun" provenant des Etats-Unis, traversant le Canada et destiné aux Etats-Unis, que ces intimées transportent sous le régime de ces tarifs à un tarif commun; cependant, en ce qui concerne les marchandises destinées au Canada, elles ont insisté que le tarif n'est pas commun, mais que leur taux local à partir de la barrière jusqu'à destination doit s'appliquer à leur partie de parcours.

Ce qui a été dit au sujet du tarif du *Lake Erie and Western* s'applique à tous ces tarifs. La même tentative semble avoir été faite, bien que la phraséologie diffère dans les différents tarifs. Quelques-uns de ces tarifs énoncent simplement que les tarifs indiqués ne s'appliquent pas aux points du Canada, et ils ne paraissent pas établir d'autre taux.

M. Beatty, le représentnat de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, nous a appris que la question qu'il nous fallait étudier était simplement de savoir si, en présence des articles 323 et 338 de la loi des chemins de fer, les méthodes adoptées par les voituriers étaient légalement en vigueur. Il a admis qu'il n'y avait pas de tarif fixant un taux d'entier parcours. Il a en outre admis que la disposition portant que la classification fondamentale ne s'appliquait pas aux points canadiens, équivalait à déclarer qu'il n'existait pas de tarif commun d'entier parcours.

On a demandé au conseil pourquoi, lorsque les deux tarifs locaux étaient de douze et vingt cents, les tarifs n'établissaient pas le tarif de parcours continu à trente-deux cents, au lieu de la somme des tarifs locaux. Il a répondu qu'il l'ignorait. Si le tarif était fixé à terente-deux cents, la répartition étant de douze et vingt cents, les voituriers prélèveraient pour le transport les mêmes taux qu'ils prélèvent en en fixant le taux à la somme des tarifs locaux. Néanmoins, en agissant de cette dernière manière, chacun conserve la faculté de modifier ou de changer ce prétendu tarif commun sans consulter l'autre; on nous fait de plus observer en même temps que toute l'affaire fait l'objet d'un arrangement.

M. Biggar, le représentant du chemin de fer Grand-Tronc, a soutenu que, si les compagnies convenaient entre elles de prélever chacune son tarif local, elles doivent avoir aussi conclu un arrangement portant détermination du tarif local. Je ne connais pas la valeur de cet argument, mais, s'il en est ainsi, il semble montrer la nécessité d'empêcher une compagnie de modifier son tarif local sans le consentement de l'autre; ce que peuvent faire tous les voituriers d'après cette forme de tarif.

Il n'était pas prétendu que le mot "établis", dans l'expression "les tarifs établis par les lignes canadiennes depuis ces 'barrières jusqu'à destination'" signifiait "établis" à la date du dépôt du tarif, et, par suite, n'étaient pas soumis à des modifications de la part du voiturier canadien. On prétendait, au contraire, que les tarifs étaient variables. Ainsi que l'a énoncé M. Biggar, si la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc haussait son tarif, le tarif d'entier parcours serait automatiquement élevé. Il a cependant ajouté que ni l'un ni l'autre ne pouvait élever son tarif sans consulter l'autre. J'ignore la raison de cette incapacité. Il ne le voudrait peut-être pas; mais si l'argument présenté au nom des compagnies prévalait, il me semble que chacune pourrait légalement publier son tarif local sans consulter l'autre compagnie ou le déterminer. Comme de raison, si le voiturier canadien désirait obtenir des marchandises, il lui faudrait considérer avec soin toute augmentation dans son tarif local. Cependant, s'il désirait protéger le raffineur canadien, il me semble qu'il pourrait assurer cette protection sans débattre la chose avec le voiturier supposé y être intéressé dans le prétendu tarif commun.

Les intimées ont appliqué la classification officielle n° 29 sans y être enjointes par la Commission, ainsi que prescrit par le paragraphe 4 de l'article 321. Elle les liait donc; et les prescriptions de cette classification devraient s'appliquer au pétrole et aux produits pétroliers jusqu'aux points canadiens, à moins qu'il ne fût adopté quelques mesures, sous l'autorité de la loi, en vue d'empêcher son application. Nous sommes obligés de conclure qu'il n'ont pas réussi à le faire, et le tarif de 5ième classe aurait dû s'appliquer au pétrole et aux produits du pétrole à l'époque du transport des chargements en question.

En conséquence,

Nous déclarons être d'accord,

"J. M."—"S. J. McL."—"D'A. S."

JUGEMENT DU COMMISSAIRE McLEAN.

Dossier No 15511.

M. le commissaire McLean:—

Dans la plainte produite il était allégué—

Premièrement. Que le taux en vigueur de 66 cents de Petrolia à Winnipeg, seulement par voie ferrée, par charge de wagon, était injuste, excessif et exorbitant pour le service effectué; et

Deuxièmement. Que ce tarif outré établissait une différence par comparaison avec les taux sur le pétrole et les produits pétroliers des différents points dans les Etats-Unis, et que, par suite, il était contraire à l'article 315 de la loi des chemins de fer. Les tableaux et les états tarifaires transmis par M. McEwen, le gérant du trafic des compagnies canadiennes d'huile, ont beaucoup exagéré la plainte formulée dans la première requête. Le gérant de la compagnie, M. Littlefield, a apporté d'autres arguments.

D'après l'exposé de la requête à l'audition, il y a deux chefs de plainte—

(1) Une plainte au sujet de la situation tarifaire en ce qui concerne une comparaison des taux à partir de Petrolia avec les différents taux depuis les points dans les Etats-Unis avec lesquels il existe une prétendue concurrence.

(2) Une comparaison du prix payé de Petrolia à Winnipeg avec le taux payé par l'*Imperial Oil Company* depuis Sarnia jusqu'à Winnipeg.

En réalité, ces deux plaintes se résument à une seule, savoir, une injuste différence au détriment des marchandises transportées par la compagnie requérante à Winnipeg.

L'installation de la compagnie requérante située à Petrolia est en concurrence dans le Nord-Ouest canadien avec le pétrole et les produits pétroliers expédiés des différents points dans les Etats-Unis. L'huile brute achetée au Canada a une valeur approximative de $1.45 le baril. La compagnie requérante est dans la nécessité d'importer de l'huile brute des Etats-Unis, car les produits canadiens ne suffisent pas à ses fins. L'huile brute importée est achetée soit des gisements de l'Illinois ou de l'Ohio, qui sont les gisements les plus accessibles pour Ontario. Cette huile coûte environ 63 cents le baril au puits. En y ajoutant le prix d'un conduit sur l'huile brute et de transport depuis les gisements de l'Illinois jusqu'à Petrolia, on obtient un total d'à peu près le même prix que pour l'huile brute canadienne.

En outre, la compagnie requérante se plaint qu'elle est soumise au coût additionnel dont sont grevés les produits chimiques et le combustible importés des Etats-Unis, vu qu'ils sont frappés d'un droit. Jusqu'à récemment, il a été importé du charbon pulvérisé comme combustible. La compagnie essaie actuellement le gaz naturel.

La compagnie requérante est en butte à une vive concurrence dans le Nord-Ouest canadien de la part des produits des gisements du Kansas. Dans les gisements du Kansas, l'huile brute vaut environ 40 cents le baril. M. Littlefield a déclaré que les cultivateurs de l'ouest du Canada utilisaient 50 à 75 pour 100 des huiles volatiles à destination de l'ouest du Canada dans leurs accessoires de battage et de labour. Aux termes des règlements dernièrement adoptés par le ministère des Douanes du Canada, l'huile d'une densité de 49, qui était autrefois passible d'un droit de 2½ cents le gallon, a, depuis le commencement de 1911, été admise en franchise au Canada. Cette huile a été désignée sous le nom d'huile "distillée". M. Littlefield a déclaré que ce droit a virtuellement empêché les raffineurs d'exporter au Canada. Il a été indiqué que l'huile brute coûte environ 40 cents le baril dans le Kansas. La distance qui sépare les gisements pétrolifères du Kansas de Pétrolia empêche la compagnie requérante d'utiliser cette huile. Dans le Kansas, on peut acheter à environ $1 le baril l'huile "distillée" brute ou l'huile "distillée" combustible produite de cette huile. En rivalisant avec ce prix dans le Nord-Ouest canadien, la compagnie requérante doit fabriquer son produit du pétrole brut fixé à $1.45 le baril. M. Littlefield a énoncé que l'avantage des raffineurs sous ce rapport était tel que, s'ils étaient disposés à réduire leurs prix, ils pourraient empêcher la compagnie requérante de leur disputer le marché du Nord-Ouest du Canada.

En ce qui concerne la situation générale, M. McEwen a exprimé que les raffineries américaines pourraient fabriquer cette huile à approximativement un centin le gallon moins qu'au Canada.

Dans la pièce 6 soumise par M. McEwen, les comparaisons suivantes de taux sont indiquées:—

	Milles.	Taux.
Petrolia à Winipeg, *via* Chicago ...	1,212	66
Petrolia à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,436	66
Saint-Louis-Est à Winnipeg *via* North-Bay...	1,040	56
Rivière des Bois à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,089	56
Alton à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,084	56
Casey à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,060	58
Lawrenceville à Winnipeg, *via* North-Bay...	1,113	60
Oil-City à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,370	68
Marietta à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,357	68
Cleveland à Winnipeg, *via* North-Bay ...	1,222	65

Les voies ferrées n'ont pas discuté ces comparaisons de taux. Dans sa réponse, la compagnie requérante a avancé que le taux à partir de Whiting, Indiana, par chemin de fer, jusqu'à Winnipeg, était de 50 cents. La Commission n'a pas fourni de renseignements au sujet des répartitions de ces taux d'entier parcours reçus par les chemins de fer canadiens lorsqu'ils participent au transport à destination. Par conséquent, il est juste de supposer qu'on ne critique pas l'équité des répartitions. La critique du taux en vigueur, à partir de Petrolia, basée sur les comparaisons avec les taux susmentionnés, est donc formulée sur la base des taux d'entier parcours depuis les points d'origine sur les lignes des chemins de fer américains. D'après le dossier déposé sur le bureau de la Commission, il est impossible d'affirmer que ces taux d'entier parcours à partir des Etats-Unis soient un critérium nécessaire d'équité en matière de taux entre les points canadiens. La Commission n'a pas été informée que les circonstances sont semblables à l'égard du transport ou de la mise en circulation. On ne lui a pas non plus fait connaître le volume du trafic effectué à ces taux. Tout ce qui est produit à ce sujet est un relevé des taux et des comparaisons par mille. Bien que la distance soit, naturellement, un facteur dans la fixation du tarif, il n'est pas nécessaire d'élaborer le point que, dans l'examen de la modération d'un taux, il faut tenir compte d'un nombre très considérable d'autres facteurs. La Commission a décidé qu'une simple comparaison des distances, sans la considération des circonstances particulières concernant le tarif, n'est pas le critérium définitif de disparité. *British Columbia Coast Cities vs Canadian Pacific Railway Co., 7 Can. Ry Cas.*, pp. 142, 143. La Commission a aussi décidé que, si les marchandises comparées sont transportées sur deux chemins différents, cela empêche d'accepter comme preuve *prima facie* de traitement différentiel la simple mention de différences dans les taux par mille. *Voir Plainte de la chambre de commerce de Sudbury au sujet des taux sur le charbon de Toronto à Sudbury, dossier 11479.* La Commission réglementant le commerce entre les Etats (*Interstate Commerce Commission*) a décidé dans le même sens. Elle a jugé que "la simple comparaison établie entre les taux d'une localité et ceux d'une autre localité, sans tenir compte des conditions différentes et des circonstances variées, ne suffit pas à établir que les taux incriminés sont excessifs." (*Voir Lincoln Creamery vs Union Pacific Ry. Co.*, 5 I.C.C. 156 et 160, suivi dans *Dallas Freight Bureau vs M.K. & T. Ry. Co., et al.* 12 I.C.C. 427.) Quand ceci s'applique entre des voies ferrées soumises à la juridiction du tribunal régulier devant lequel la plainte est formulée, cela s'applique encore plus lorsque les chemins de fer principaux, mentionnant les taux en vigueur aux fins de comparaison, ne sont pas soumis à la juridiction du tribunal saisi de la plainte.

La compagnie requérante a avoué sans ambages dans la preuve, que la réduction de 66 cents à 56 cents, projetée dans le taux, était destinée à soutenir la concurrence américaine. Dans l'examen qu'il a fait subir à M. Littlefield, M. Beatty lui a posé la question suivante:—

"Je comprends, d'après votre réponse, que c'est dans le seul but de vous permettre de rivaliser dans ce que vous jugez des conditions favorables avec vos concurrents américains?" Réponse: "Oui, monsieur". Témoignages, vol. 125 p. 4006.

Au cours de son examen par M. Beatty, M. McEwen a aussi déposé comme suit:—

"Maintenant, pour faire face à cette condition et acquitter virtuellement à partir de Petrolia le taux qu'ils ont obtenu des Etats-Unis, nous avons seulement demandé un taux qui s'appliquera à 8-10 de cela."

Question.—"En d'autres termes, vous avez simplement calculé sur la base de vos propres affaires et constaté le taux qui vous permettrait de concurrencer avec les raffineurs américains."

Réponse.—"Oui". Témoignages, vol. 123, p. 1814.

Au cours de sa déposition, M. Littlefield a de plus témoigné que sa compagnie demandait "que nous soyons protégés, en qualité d'industrie canadienne, de manière à ne pas être évincés du marché et à ne pas livrer le marché de l'ouest aux raffineurs américains". Témoignages, vol, 125, p. 4001.

Outre les avantages déjà soulignés et que possèdent les raffineurs américains, il faut de plus reconnaître, ainsi que l'a admis M. McEwen dans sa déposition, qu'en général les compagnies américaines ont leur huile brute à portée, comme, par exemple, dans le gisement du Kansas. M. McEwen a aussi déclaré dans son témoignage que les compagnies américaines possédaient les avantages de pouvoir transporter par voie d'eau leurs produits jusqu'à Duluth, Saint-Paul et Fort-William.

La situation que cette phase de la cause présente à la Commission sur la base des faits résumés est établie par la coalition de la concurrence commerciale, de l'avantage résultant du faible prix de revient de la matière première, et de la concurrence effective sur eau. Aucunes de ces conditions n'ont été créées par l'action des chemins de fer devant la Commission. La loi n'eujoint pas, et elle ne peut pas en justice prescrire aux chemins de fer d'égaliser des désavantages naturels comme l'emplacement, le prix de revient, et autres semplables. *Black Mountain Coal Land Company vs Southern Railway Company, et al.* I.C.C., p. 286. La Commission a décidé "il est laissé à la discrétion du chemin de fer s'il doit être établi ou non dés taux destinés à soutenir la concurrence des marchés." *Montreal Produce Merchant's Association vs G.T.R. and C.P.R. Cos. IX. Canadian Railway Cas.*, p. 252. Voir aussi *British Sugar Refining Company vs Canadian Pacific Railway Company*, 10 *Canadian Railway Cas.*, pp. 171-172. Il a été décidé dans le même sens dans *English Railway and Canal Commission, Lancashire Patent Fuel Co. vs London and North Western Railway Company*, 12 *Railway and Canadian Trafic Cas.*, 79. Un semblable sujet a fixé l'attention de l'*Interstate Commerce Commission* dans une décision qu'elle a rendu le 1er mai 1911. Dans cette plainte, la requérante, qui, jusqu'à dernièrement, s'était procuré près des gisements de l'Ohio son approvisionnement de pétrole brut pour sa raffinerie de Findlay, a constaté que l'épuisement prochain de ces gisements la forçait à s'approvisionner à une plus grande distance. Elle a demandé de faire réduire son taux jusqu'à Findlay, pour le motif que cette nécessité d'aller chercher à un gisement plus éloigné son approvisionnement d'huile brute la plaçait dans un état d'impossibilité de l'expédier brute de ses nouveaux gisements à Findlay et de la vendre raffinée, en concurrence avec les autres raffineries. La Commission a décidé que cette situation ne justifiait pas une réduction dans le tarif. *The National Refining Company vs C.C.C. and St. L. Ry, Co.*, 20 *I.C.C. Rep.*, p. 649. En effet, la Commission a déclaré que c'était une condition naturelle que le chemin de fer n'était pas tenu de compenser en opérant une réduction dans les taux de transport des marchandises, et que les différences établies par la concurrence commerciale et l'avantage de la situation n'étaient pas un critérium définitif d'équité. On peut en outre énoncer que ce qui s'applique entre les

voies ferrées d'un même pays et soumises à la même juridiction s'applique encore plus rigoureusement lorsque les chemins de fer ne sont pas dans le même pays et sous la même juridiction.

La compagnie requérante demande la réduction des taux afin de compenser l'avantage que le raffineur du Kansas possède dans le Nord-Ouest. En même temps que le raffineur du Kansas bénéficie d'un faible prix de revient de la matière et de la plus grande aide provenant de l'avantage de la situation, il est, de l'aveu de la compagnie requérante, devenu un âpre concurrent, car le Gouvernement canadien a enlevé le droit. D'après les dispositions de la loi des chemins de fer, il n'est pas dans les attributions de la Commission de réduire un taux, car l'enlèvement des droits de douane a créé une vive concurrence. Si l'enlèvement du droit crée la situation dont on se plaint, c'est à une autre organisation qu'il faut s'adresser pour obtenir justice.

L'allégation que la concurrence mentionnée ci-dessus ne crée pas une présomption que le taux incriminé soit excessif. Il faut prouver qu'il l'est.

L'*Interstate Commission* a dernièrement décidé une question relative au xtaux du grain hors-lac et analogue, au sens large, à celle qui nous est actuellement soumise. Il a été exposé au cours des témoignages que les conditions de concurrence du transport détournaient le grain, tant américain que canadien, de New-York au profit de Montréal, et il a fortement été soutenu qu'il fallait opérer une réduction dans les taux du grain hors-lac à partir de Buffalo, dans le but de retenir le trafic en faveur de New-York. La Commission a décidé que, à moins qu'il ne fût prouvé que le taux dont on se plaint fût excessif, il fallait laisser aux voituriers le soin de résoudre la question de savoir s'il fallait réduire le taux, et que ce n'est pas une question de droit que le port de New-York pourrait solliciter. *Board of Trade of the City of Chicago vs Atlantic City Railway Company et al.; New York Produce Exchange vs N.Y.C. and H.R.R. et al.* 20 *I.C.C.*, 518. Bien que, personnellement, dans la question dont nous sommes saisis, je sympathise avec le "sectarisme territorial", qui désire l'établissement des industries dans son propre pays, plutôt que dans un pays étranger, la sympathie ne justifie pas la réduction demandée. Comme il n'a pas été montré que le taux en vigueur est excessif, il appartient aux chemins de fer canadiens de juger s'ils doivent faire face à ces taux et à ces conditions, qu'il faut en grande partie attribuer à la concurrence commerciale, à l'avantage de la situation et à la réduction des droits.

Il était allégué dans la plainte de la compagnie requérante que le prélèvement du taux de 66 cents incriminé, en ne permettant pas à la plaignante de faire à Winnipeg une heureuse concurrence à ses rivaux américains, créait une condition contraire à l'article 315, qui défend d'établir une différence. En présence de ce que j'ai déjà dit, il n'est pas nécessaire d'en dire plus long à ce sujet; je dois cependant avouer que je ne puis pas trouver de disposition de l'article 315 relative à la présente plainte. Il n'indique pas qu'il y a un transport " effectué dans des conditions et des circonstances analogues ". Il n'est pas non plus indiqué que le " trafic est effectué par la même espèce de wagons, passant sur la même partie de la voie ferrée." La compagnie requérante cherche apparemment un article " filet " dans la Loi des chemins de fer, sous le régime de l'article 315, sans considérer suffisamment les restrictions de cet article.

La seconde phase de la plainte concerne la situation tarifaire existant entre la compagnie requérante et l'*Imperial Oil Company* expédiant de Sarnia. Dans la plainte, il est objecté que le taux d'entier parcours de 66 cents de Petrolia à Winnipeg est excessif, car on prétend qu'elle est la somme des tarifs locaux. Toutefois, un examen du taux montre que cette affirmation est erronée. Le taux est formé du taux proportionné spécial de 31 cents jusqu'à Fort-William, et du taux de 35 cents au delà. Ce taux de 31 cents est un taux fondamental de cinquième classe pour Fort-William. On l'utilise seulement pour constituer un tarif d'entier parcours, et ce n'est dans aucun sens le taux local jusqu'à Fort-William. Le taux local de cinquième classe jusqu'à Fort-William est de 42 cents. Le taux de 35 cents de Fort-William à Winnipeg

a été établi à la suite d'arrangements. En 1898, le taux de cinquième classe depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg était de 47 cents. En vertu de l'arrangement Crows'-Nest, le taux sur le pétrole a été réduit de 20 pour 100 jusqu'à tous les points à l'ouest de Fort-William sur la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette réduction a abaissé le taux à 37½ cents. Puis, aux termes de l'arrangement conclu entre le chemin de fer *Canadian-Northern* et le gouvernement du Manitoba, il a été opéré une autre réduction de 6⅔ pour 100, ce qui a abaissé le taux à la base actuelle. Le taux local, de cinquième classe, de Fort-William à Winnipeg, est présentement de 40 cents. Le taux d'entier parcours dont on se plaint est formé d'un taux fondamental et d'un taux établi, en ce qui concerne le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern, à la suite d'arrangements conclus avec les gouvernements, et la concurrence en provenant. En tant que la plainte porte qu'elle est égale à la somme des tarifs locaux, les chemins de fer ont bien supporté cette charge, et cet arrangement porte à faux.

Au cours de l'audition, l'argument ci-dessus a été abandonné et on a allégué la charge des parties constitutives du taux d'entier parcours. Il est encore évident qu'on avait en vue la justice relative au point de vue de la concurrence et non la question de justice *per se*.

L'*Imperial Oil Company* expédie de Sarnia à Fort-William dans ses propres navires-réservoirs. Elle possède des réservoirs à la tête des deux lacs et un conduit. Elle amène l'huile des navires aux réservoirs et utilise le chemin de fer au delà. La pièce n° 1, soumise par M. McEwen, énonçait que l'expédition au moyen de navires-réservoirs de Sarnia à Fort-William coûte 17 cents le baril de 42 gallons. Ceci semble donner un poids approximatif de 360 livres. L'*Imperial Oil Company* n'était pas représentée à l'audition, et comme les chiffres soumis à cet égard n'ont pas été vérifiés, et comme la Commission n'a pas obtenu d'autres renseignements à leur sujet, il est impossible de dire si ces chiffres sont des évaluations ou des relevés du coût réel. En tout cas, ils ne sont pas de nature à permettre à la Commission de baser sur eux une décision définitive.

La compagnie requérante n'est pas en état d'expédier par navires-réservoirs. Elle ne possède pas les installations. Il existe un taux de 58 cents par voie de lac et de chemin de fer de Sarnia à Winnipeg; mais cela concerne les expéditions en barils, et les difficultés de manutention semblent être telles que la compagnie requérante ne juge pas économique ce mode d'expédition.

La situation paraît être que les installations possédées par l'*Imperial Oil Company* lui donnent un avantage très considérable dans l'expédition d'huile à Fort-William. La compagnie requérante, qui ne possède pas ces avantages, désire que le chemin de fer l'aide à égaliser les conditions. L'huile transportée sur navire-réservoir de Sarnia à Fort-William et à Port-Arthur ne rapporte pas de revenu aux voies ferrées sur cette partie du parcours; et je ne vois pas pour quel motif on se servirait de la faible base de taux qu'offre le transport par voie d'eau, lorsque le produit n'est pas transporté par voie ferrée, comme argument à l'appui d'une réduction dans le taux du produit transporté par voie ferrée, à moins que l'on ne prouve que, sur cette partie du trajet, les chemins de fer établissent une différence au détriment de la compagnie requérante et en faveur de son concurrent; ou bien que le taux soit déraisonnable en lui-même. On n'a pas démontré cette différence. La faible base de taux par voie d'eau n'est pas non plus une preuve que le taux par chemin de fer est excessif. La faible base de taux que l'*Imperial Oil Company* peut obtenir, grâce autransport par voie d'eau, est un des avantages résultant d'un capital élevé, et il ne serait pas raisonnable de demander aux chemins de fer de compenser, moyennant une réduction de leurs taux, les désavantages dont souffre la compagnie requérante à la suite de cette condition, dont les chemins de fer ne sont pas responsables. Dans sa réponse, la compagnie requérante déclare qu'il existe une concurrence de transport par voie d'eau à partir de Whiting, Indiana, et de Sarnia, Ontario. Elle déclare en outre que ce

transport par voie d'eau est bien moins élevé que le transport par voie ferrée, et que les voituriers le reconnaissent d'ordinaire en fixant les taux y faisant concurrence. Il a maintes et maintes fois été reconnu qu'il appartient aux chemins de fer de déterminer dans quel degré il faut soutenir la concurrence par voie d'eau. La Commission a déclaré que c'est le privilège d'un chemin de fer de soutenir dans son propre intérêt la concurrence du transport par eau. Néanmoins, ce n'est pas le privilège d'un expéditeur de demander moins que les taux normaux en raison de cette concurrence que, dans son propre intérêt, le chemin de fer ne veut pas soutenir. *Plin & Co. vs Canadian Railway Co., IX Canadian Railway Cas.*, p. 223.

Comme la partie de la plainte se rattachant à la portion du taux d'entier parcours depuis Petrolia jusqu'à la tête des lacs est ainsi basée sur une interprétation erronée de la ligne de conduite à adopter au sujet du transport par voie d'eau, elle doit en conséquence échouer.

Il reste à considérer le taux de 35 cents à partir de la tête des lacs. On allègue aussi qu'il est injuste. Toutes les phases de la fixation de ce taux ont été indiquées. Dans une semblable situation, où il est résulté d'une entente conclue entre le gouvernement canadien et le chemin de fer Pacifique-Canadien une réduction à laquelle le Canadian-Northern a dû faire face, et où, en outre, un concours de circonstances de la nature d'une entente conclue entre le gouvernement du Manitoba et le Canadian-Northern a contraint le Pacifique-Canadien à opérer en retour une plus grande réduction dans son taux, il s'ensuit que le Dominion du Canada et la province du Manitoba ont effectivement exprimé l'opinion que le taux ainsi arrêté est raisonnable. En conséquence, le fardeau de la preuve que le taux incriminé est déraisonnable, qui incombe au requérant dans tous ces cas, retombe spécialement sur lui dans la présente plainte.

Il a été fait quelques efforts dans le but de prouver que ce taux est excessif, en produisant des relevés de taux établis dans différentes parties des Etats-Unis. Ce qui a déjà été dit ci-dessus au sujet de la comparaison établie entre les taux canadien et américain prévaut, et, pour les mêmes raisons, les produits soumis ici au taux américain. Les comparaisons de taux pour les différents produits canadiens ne sont pas de nature à rendre excessif le taux de 35 cents sur les produits présentés.

En réalité, l'objection au taux de 35 cents essaie d'effectuer d'une autre manière ce qui a été tenté dans la critique du taux de 31 cents jusqu'à la tête des lacs. En ce qui concerne le produit de la compagnie requérante et celui de l'*Imperial Oil Company,* ils circulent tous deux au même taux depuis la tête des lacs jusqu'à Winnipeg. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, bien qu'on semble alléguer qu'un taux particulier soit excessif, une analyse des pièces du dossier montre qu'il est relativement excessif à l'égard de la compagnie requérante, et que cela revient toujours à alléguer que la fixation du taux existant établit une différence injuste en faveur de sa concurrente. Maintenant, au sujet du taux de 35 cents, il est manifeste qu'il n'existe pas de distinction entre la compagnie requérante et sa concurrente, puisqu'il n'existe pas de différence en fait de taux. En réalité, la compagnie requérante tâche d'interpréter les circonstances accompagnant le taux de 35 cents dans le sens de celles qui se rattachent au transport par voie d'eau de sa concurrente jusqu'à la tête des lacs. Ce qui a déjà été déclaré indique que ceci n'est pas justifiable.

Dans le cours de l'audition, il a été fait mention, un peu en passant, d'un taux de 30 cents de Sarnia et Petrolia jusqu'aux Provinces Maritimes, ainsi que d'un taux de $1 jusqu'à Vancouver. En ce qui concerne le taux de 30 cents, il a été établi dans la déposition qu'il est résulté de la concurrence. La compagnie demanderesse n'a pas prouvé *prima facie* que ce taux était différentiel, comparativement au taux incriminé. Au sujet du taux de $1 jusqu'à Vancouver, il n'a pas été apporté d'argument probant et il n'en a pas été présenté qui justifierait la Commission à régler dans quelque degré sur ce taux celui dont on se plaint.

Par conséquent, le fardeau de la différence a été combattu et il n'a pas été établi que les taux sont excessifs.

Le chef de la Commission, le chef adjoint de la Commission et le commissaire Mills ont approuvé la décision.

Le 30 juin 1911.

Conjointement avec la requête ci-dessus, il a été entendu une requête des mêmes parties contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et la Compagnie du chemin de Pacifique-Canadien. Elle allégeait que les compagnies de chemins de fer intimées avaient établi une différence injuste à leur détriment sur les chargements de pétrole et de ses produits, en provenance de certains points de l'Ohio et de la Pensylvanie à destination de Toronto et d'autres points canadiens en refusant de transporter le pétrole et les produits du pétrole par charges de wagons, aux taux de cinquième classe, conformément à la classification officielle. Elle alléguait aussi que les compagnies intimées avaient majoré les prix du transport des dits produits et demandaient une ordonnace prescrivant les taux réguliers.

A ce sujet et en conformité du jugement suscité du chef de la Commission, en date du 26 juin 1911, il a été rendu une ordonnance déclarant que les taux légaux exigibles sur le pétrole et sur les produits du pétrole, par charges de wagons, à partir des dits points d'expédition dans les Etats de l'Ohio et de la Pensylvanie jusqu'à Toronto, Ontario, étaient les taux d'entier parcours de cinquè*me classe en vigueur à l'époque de l'expédition des dits chargements, ainsi qu'indiqué dans les tarifs communs d'entier parcours publiés et déposés dans le bureau de la Commission, et conformément à la classification officielle n° 29, et aux publications subséquentes qui en ont été faites. Les compagnies de chemins de fer ont interjeté appel de cette ordonnance de la Commission (ordonnance n° 14387) à la cour suprême du Canada, sur la question de droit, et le dit appel est actuellement pendant.

FORMULES DE RECEPISSE DES COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

Il a été exposé à la Commission que différentes firmes désiraient que la Commission enjoignît à différentes compagnies de messageries de signer les propres formules de récépissé des premières, autres que la formule spéciale préparée par les compagnies. En conséquence, la Commission a inscrit l'audition de cette affaire pour les séances tenues à Ottawa le 20 juin 1911. Après avoir entendu les parties intéressées, la Commission a réservé son jugement, et, subséquemment, le commissaire S. J. MacLean a rendu un jugement, confirmé par Scott, le chef adjoint de la Commission et par le commissaire James Mills. Voici le jugement mentionné:—

Re FORMULES DE RÉCÉPISSÉ DES MESSAGERIES.

M. le commissaire McLean:

Comme résultat des communications reçues par la Commission et demandant qu'il fût enjoint aux compagnies de messageries de signer d'autres formules de récépissé que les leurs propres, vu qu'il a été exposé que différentes firmes possédaient leurs propres formules, qu'il leur serait plus commode d'utiliser relativement à leurs transactions de messageries, la Commission a inscrit pour audition à sa séance tenue à Ottawa le 22 juin la question suivante:—

"Peut-il être adopté un système raisonnable, en vertu duquel les compagnies de messageries peuvent signer les récépissés des expéditeurs, au lieu de fournir elles-mêmes la formule, laquelle est naturellement approuvée par la Commision?"

A l'audition, M. Chrysler, qui comparaissait pour les compagnies de messageries,

a soumis différentes formules de récépissés utilisées par différentes firmes avant l'approbation de la nouvelle formule de récépissé par la Commission. Une de ces formules portait cette impression en tête:—

"CANADIAN EXPRESS COMPANY,
"WINNIPEG, MAN.

"Reçu de la *McClary Manufacturing Company* en bon état, adressé à.....................soumis aux conditions du transport exposées dans la formule générale du récépissé de la *Canadian Express Company* aprrouvée par la Commission des chemins de fer du Canada."

M. Chrysler a fait observer que les conducteurs de la compagnie de messageries n'étaient pas à même de vérifier la déclaration contenue dans cette formule, en ce qui concerne les effets reçus en bon état. En outre, cette formule de récépissé renfermait des colonnes pour le nombre de colis, la nature des colis, les effets, le poids et la valeur. M. Chrysler a représenté que la signature de ce récépissé par l'agent de la compagnie de messageries, après la constatation de ces détails, serait une signature au sujet de détails que ni l'agent ni le conducteur n'ont les moyens de vérifier. Il a été soumis une formule de récépissé de la *Toronto Type Foundry.* Cette formule énonce les conditions du récépissé dans la formule ordinaire, avec cette seule différence que, au lieu d'un blanc que doit remplir le nom de l'expéditeur, il est imprimé sur la formule "*Toronto Type Foundry, Limited*". On n'oppose pas à cette formule les mêmes objections qu'aux formules du genre mentionné par M. Chrysler. C'était l'intention de la Commission, en approuvant le récépissé, que la responsabilité de la compagnie fût clairement établie dans le récépissé; et comme la Commission a examiné avec soin les observations relatives à la responsabilité, il ne faudrait pas leur ajouter sur le récépissé d'autres détails qui exigeraient de l'agent ou du conducteur de messageries une garantie de conditions qu'il n'a pas l'occasion de vérifier.

Il a de plus été exposé que cela accommoderait les expéditeurs, si on imprimait les reçus en triple expédition, l'objectif étant qu'une pourrait être conservée par l'expéditeur, une livrée au conducteur et l'autre adressée au consignataire.

Il n'y a pas d'objection à l'adoption d'une formule de récépissé dans laquelle le nom de l'expéditeur est imprimé, au lieu d'un blanc pour y insérer le nom de l'expéditeur. Cependant, comme la responsabilité des compagnies de messageries s'accroîtrait par l'effet du récépissé approuvé par la Commission, il ne semble pas qu'il faille laisser l'impression du récépissé aux compagnies de messageries. Autrement, elles pourraient être tenues responsables d'erreurs dans la formule de récépissé, qui préjudicieraient à leur responsabilité, bien qu'elles n'aient pas eu l'occasion de vérifier cette formule particulière utilisée par l'expéditeur. Bien que l'on puisse alléguer que le récépissé utilisé par l'expéditeur le serait seulement après son approbation par les compagnies de messageries, ceci s'applique à une approbation générale, car il est manifestement impossible que chaque copie individuelle de la formule de récépissé utilisée puisse être soumise à vérification. Dans ces conditions, il est évident qu'il y aurait occasion de se tromper. La Commission est donc d'avis que, dans le cas où un expéditeur désire faire imprimer son nom sur une formule de récépissé, ceci peut être effectué en vertu d'un arrangement conclu avec les compagnies de messageries, les compagnies de messageries se chargeant de l'impression, et l'expéditeur faisant ses arrangements en vue de payer le coût additionnel d'impression entraîné.

En ce qui concerne la question de savoir si les récépissés devraient être publiés en triple expédition ou non, bien que cela accommoderait sans doute l'expéditeur, c'est une question de coutume commerciale, qui doit être résolue entre les compagnies de messageries et les expéditeurs.

TAUX DES MESSAGERIES SUR LA CREME.

Le 19 juillet 1911.

Les compagnies de messageries *Canadian, Dominion* et autres soumises à sa juridiction ont adressé une requête à la Commission à l'effet d'être autorisées à remplacer le tarif distinct pour la crème sure et douce par le tarif simple " B ", qui est un tarif uniforme pour toutes crèmes. L'affaire a été en définitive entendue aux séances tenues à Ottawa le 4 juillet 1911. Le chef adjoint de la Commission, ainsi que les commissaires Mills et McLean ont assisté aux séances. Le commissaire Mills a rendu le jugement de la Commission, en date du 19 juillet, dans les termes suivants:—

Re TAUX DES MESSAGERIES SUR LA CRÈME.

Dossier n° 4214.55.

Le commissaire Mills:

Le 21 mars 1911, la Commission a rendu l'ordonnance n° 13381, fixant certains taux de messageries sur la crème servant à la fabrication du beurre, et un tarif de taux plus élevés sur la crème destinée aux autres fins. Cette ordonnance, qui établissait deux tarifs sur la crème, a été rendue conformément à la coutume des compagnies de messageries à l'ouest de la cité de Port-Arthur et à une coutume pendant peu de temps suivie par quelques-unes des dites compagnies entre les points situés à l'est de la dite cité. Néanmoins, l'expérience a déterminé tant les compagnies de messageries que de nombreux expéditeurs de crème dans les provinces du centre et de l'est à demander l'unification du tarif sur la crème, sans tenir compte de son utilisation.

Le 1er juin 1911, les compagnies de messageries ont soumis un tarif spécial " B " à la délibération de la Commission, et, le 26 juin, un tarif spécial " C ", indiquant tous deux les taux sur la crème, douce ou sure, à être utilisée de toute manière que les acheteurs pourront juger à propos, " B " excluant et " C " incluant le service du factage.

Le tarif " B " soumis est presque identique au tarif de la Commission sur la crème destinée à la fabrication du beurre, la seule différence se rattachant au service du factage. Le tarif sur la crème servant à la fabrication du beurre comprend le service du factage, tandis que celui sur la crème, sans réserve au sujet de son utilisation, ne comprend pas ce service.

Le tarif " C ", qui comprend le service du factage, diffère du tarif " B ", qui exclut ce service, moyennant une augmentation de 5 cents par bidon dans huit des taux cités, 10 cents par bidon dans 2 des taux et 15 cents par bidon dans un des taux.

Considérant ces augmentations projetées pour le service du factage, je ne suis pas en mesure de comprendre pourquoi le taux de ce service, lorsqu'il s'agit d'un bidon de 10 gallons, devrait être de 5 cents, s'il a été transporté 25 milles par voie ferrée, de 10 cents lorsqu'il a été transporté 50 milles par voie ferrée, et de 15 cents quand il a été transporté 75 milles par voie ferrée, tandis que le prix du dit service supplémentaire, dans le cas d'un bidon de 5 gallons, n'est pas déterminé ni modifié par la distance sur laquelle il a été transporté par voie ferrée—que ce soit 25, 50, 75 ou 100 milles.

Il me faut simplement énoncer que, après beaucoup de calcul, outre l'étude réfléchie et approfondie des tarifs ci-dessus mentionnés et des témoignages rendus à trois séances, ainsi qu'une comparaison attentive des taux exigés avant 1906, de ceux prélevés dans la période comprise entre 1907 et le 1er mars dernier, de ceux jusqu'ici perçus entre les points situés à l'ouest de Port-Arthur et de ceux actuellement réclamés à l'ouest de Port-Arthur et de ceux actuellement réclamés dans les provinces du

centre et de l'est—en ne négligeant pas le fait que le minimum volontairement établi et continuellement maintenu pendant des années entre les points à l'ouest de Port-Arthur, est de 15 cents,—en même temps que le minimum pour le même service (l'expédition d'aller et le retour du bidon vide, sans service de factage) à l'est de Port-Arthur est de 20 cents, ce dernier étant de 33⅓ pour 100 plus élevé que le premier, j'ai opéré de légères modifications dans le tarif " B " déposé par les compagnies, quelques diminutions et augmentations dans les chiffres, assez bien balancées, en vue de fixer des taux plus équitables par gallon de crème expédié dans des bidons de 5 gallons, comparativement à la crème expédiée en bidons de 8 ou 10 gallons; et je soumets à l'approbation le tarif spécial " B " suivant, y compris les termes et les conditions y énoncés, car je la crois raisonnablement juste à l'égard des compagnies de messageries et des expéditeurs de crème:—

Le 19 juillet 1911.

REQUETE DE LA *CONTINENTAL OIL COMPANY, LIMITED, ET AL.*, *RE* TAUX EXCEPTIONNELS SUR PETROLES.

Cette demande a été adressée à la Commission par la *Continental Oil Company, Limited,* la *Prairie Oil Company* et la *Winnipeg Oil Company, Limited,* afin qu'il fût rendu une ordonnance portant réduction du taux exceptionnel sur l'huile, le charbon, le combustible, le gaz, le pétrole, le benzol ou le carbone—le benzine, le benzole, le pétrole, le résidu, le pétrole brut, le pétrole à polir, le naphte et la gazoline, en provenance de Minneapolis, Saint-Paul, Minnesota, (Transfer, Duluth), Minnesota, Superior (Wisconsin), à destination de Calgary, Régina, Saskatoon et Edmonton, en proportion de la réduction ci-dessus spécifiée.

La requête a été entendue à une séance de la Commission tenue à Winnipeg le 15 septembre 1911, devant le chef de la Commission et le commissaire McLean, alors que toutes les parties intéressées ont été entendues. Le jugement de la Commission a été rendu par le commissaire McLean le 12 octobre 1911, et il a en conséquence été rendu une ordonnance rejetant la demande. Ci-suit le jugement mentionné:—

M. le commissaire McLean:

Les compagnies requérantes obtiennent leurs approvisionnements d'huile et de produits de l'huile de différentes firmes " indépendantes " dans le Kansas, l'Indiana, l'Illinois, le Pensylvanie et l'Oklahoma. La première requête demandant qu'il fût rendu une ordonnance prescrivant la réduction demandée, non seulement jusqu'à Winnipeg, mais aussi jusqu'à Calgary, Régina, Saskatoon et Edmonton, a été modifiée au moyen d'une demande, en date du 15 août 1911, portant que la réduction proportionnée, au lieu de s'appliquer aux points situés à l'ouest de Winnipeg susmentionnés, s'appliquât à tous les points dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan.

La situation se rattache fondamentalement à une comparaison des taux à partir de Minneapolis, Saint-Paul, Minnesota, (Transfer, Duluth) et de Superior jusqu'à Winnipeg, d'un côté, avec ceux depuis Fort-William jusqu'au même point, de l'autre. Il a été énoncé dans les témoignages, ainsi que dans la réponse, que le taux d'entier parcours à partir de Fort-William jusqu'aux points déterminés à l'ouest de Winnipeg, était moins élevé que le taux d'entier parcours depuis Saint-Paul, que l'on peut prendre comme type; mais l'objection principale est celle qui concerne la situation exposée dans la phrase précédente.

Le taux de Fort-William à Winnipeg est de 35 cents. Les circonstances qui ont déterminé l'établissement de ce taux sont énoncées dans la décision de la Commission au sujet de la demandes *Canadian Oil Companies, Limited,* dossier 15511; et, en conséquence, il y est établi un taux fondamental. Dans la réponse du chemin de fer Pacifique-Canadien, que l'on peut prendre comme type de l'attitude adoptée par les

voies ferrées, il est indiqué que le taux de Saint-Paul à Noyes, Dakota-Nord, est de 36 cents par cent livres. Noyes est directement situé au sud de la frontière internationale et contigu à Emmerson, où le Pacifique-Canadien reçoit les marchandises en question. Il semble que le taux de 35 pour 100 de Saint-Paul à Winnipeg le dispute au taux depuis Fort-William. Bien qu'il ne soit pas particulièrement important de considérer le taux qui aurait été en vigueur de Saint-Paul à Winnipeg, sans le taux de 35 cents à partir de Fort-William, il est du moins de quelque importance de reconnaître que l'obligation de la concurrence est indiquée dans le fait que le taux jusqu'à Noyes, Dakota-Nord, qui est situé à 65.2 milles au sud de Winnipeg, est de 36 cents, comparativement au taux de 35 cents jusqu'à Winnipeg.

En ce qui concerne le transport de Saint-Paul à Winnipeg, il est en grande partie effectué sur les lignes des voituriers américains. Les distances sont comme suit:—

	Milles.
De Minneapolis à Noyes..	386.7
" Saint-Paul à Noyes..	396.7
" Duluth à Noyes..	337.4
" Superior à Noyes..	333

A partir d'Emmerson, qui, ainsi qu'indiqué, est immédiatement contigu à Noyes, la traction sur la ligne du Pacifique-Canadien jusqu'à Winnipeg est de 65.2 milles. Le tableau de division du Canadian-Northern, n° 316, indique que, en ce qui concerne le Canadian-Northern, les lignes au sud d'Edmonton reçoivent 67½ pour 100 du taux jusqu'à Winnipeg, c'est-à-dire que le taux sur la division du Canadian-Northern, conformément au principe adopté par les chemins de fer dans la répartition des taux, est de 11½ cents.

Dans les relevés soumis par les requérantes, il est fourni différents tableaux de taux, dans le but d'indiquer que les taux d'entier parcours jusqu'aux points à l'ouest de Winnipeg sont plus élevés à partir de Saint-Paul que depuis Fort-William. Par exemple, le taux de Saint-Paul à Régina, sur le chemin de fer Canadian-Northern, est fixé à 75 cents, tandis que de Fort-William à Régina il est désigné à 71 cents, les distances étant de 818 et 790 milles respectivement. Pour citer un autre exemple, le taux de Saint-Paul à Edmonton, sur le Pacifique-Canadien, est fixé à $1.06, en même temps que de Fort-William il est de 96 cents, les distances étant de 1,307 et 1,264 milles respectivement. Les chemins de fer soutiennent que, comme le transport s'opère sur deux lignes, comparé à celui qui s'effectue sur une seule voie, à partir de la tête des lacs, la différence établie dans les taux est justifiable. Il est manifeste qu'il existe quelque justification au sujet d'une base de taux moins élevée pour un transport opéré sur une seule ligne que pour un transport effectué sur deux ou sur plus de deux lignes, sur des distances absolument identiques. Non seulement les dépenses définitives d'un transport opéré sur une seule ligne ne seraient pas normalement aussi fortes que celles du transport sur deux ou sur plus de deux lignes; mais, en outre, celles réparties sur un plus long transport, comparativement aux répartitions du transport sur celui opéré sur deux lignes, leur font produire un effet moindre sur le premier taux. De plus, il y a la question de plus grande efficacité que l'on peut obtenir du matériel roulant dans le transport sur une seule ligne. Sans examiner la question d'une manière plus détaillée, on peut résumer la situation en énonçant que les recettes nettes d'un chemin de fer occupé au transport sur la ligne simple est une unité qui lui revient exclusivement; tandis que dans le transport sur deux ou sur plus de deux lignes les recettes nettes doivent être subdivisées entre les différents participants au transport. A l'égard des taux particuliers, qui font l'objet de la plainte, jusqu'à l'ouest de Winnipeg, dont les exemples ci-dessus mentionnés peuvent servir de types, bien qu'on ne l'ait pas exprimé dans les témoignages, on peut, ce

semble, légitimement conclure que, en même temps que le taux de concurrence jusqu'à Winnipeg est en vigueur sur les chargements à destination de cet endroit, il ne s'applique pas sur les transports d'entier parcours jusqu'aux points au delà depuis Saint-Paul. On peut cependant conclure que le facteur du taux se règle d'une certaine manière sur le taux plus élevé en vigueur, ainsi qu'indiqué ci-dessus, jusqu'à Noyes.

J'ai probablement exposé les faits d'une manière plus détaillée qu'il n'est nécessaire, en présence de la décision que je dois rendre, mais comme la situation complète dans un sens celle étudiée dans le jugement de la Commission dans la requête des *Canadian Oil Compdnies, Limited,* mentionnée, les faits que j'ai énoncés ci-dessus font plus de jour.

Le taux de Winnipeg est fondamental. La plainte a une double portée—elle concerne le taux d'entier parcours jusqu'à Winnipeg, ainsi que le taux d'entier parcours jusqu'aux points au delà.

Maintenant, en ce qui concerne le transport jusqu'à Winnipeg pour la consommation locale, Winnipeg a actuellement l'avantage, à partir de Saint-Paul, du taux de concurrence imposé par le taux contractuel à partir de Fort-William. Il n'existe pas ici de différence de taux. Si, d'un autre côté, en présence du taux de 35 cents en vigueur depuis Fort-William, il est enjoint d'établir un taux de 22 cents jusqu'à Winnipeg, l'effet manifeste est de créer une distinction au détriment de Fort-William et en faveur de la route de Saint-Paul. En outre, il résulte de la situation que l'on cherche à réduire le taux Saint-Paul-Winnipeg afin qu'il puisse offrir une mesure en vue de la réduction des taux d'entier parcours de Saint-Paul aux points au delà de Winnipeg.

Bien que dans leur demande formelle les requérantes désirent une réduction proportionnée jusqu'aux points au delà de Winnipeg, il faut observer que l'on se départit de cette attitude. Au cours de l'audition (Témoignages, p. 107), M. Fillmore a affirmé que les requérantes n'appuyaient pas autant sur la question de réduction arbitraire que sur l'uniformité des taux de Saint-Paul et de Fort-William. Dans le paragraphe 10 de la réponse des requérantes à la question du Pacifique-Canadien, il était énoncé que, en tout cas, les taux à partir de Saint-Paul jusqu'aux points dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta devraient être aussi faibles que les taux de Fort-William aux mêmes points, et sur un pied d'égalité avec eux. A l'appui de leur allégation que le taux en vigueur était différentiel, les requérantes ont de plus suggéré que, si la Commission n'était pas disposée à réduire le taux à partir de Saint-Paul, le taux à partir de Fort-William fût élevé.

Comme la procédure de la Commission est officieuse et comme elle est complaisante au sujet des modifications, il faut qu'elle ait la bienveillance, à l'égard du conseil, de supposer que leur requête formelle a été rédigée avec intention.

Ce que l'on doit entendre par cette réduction proportionnée n'est pas clairement défini. S'agit-il d'appliquer partout la réduction de 13 pour 100, ou bien est-ce que le tarif d'entier parcours doit, dans tous les cas, être de 22/35 du tarif existant? Dans le premier cas, prenant Régina et Edmonton comme précédemment, le tarif d'entier parcours réduit à partir de Saint-Paul serait de 62 cents et 93 cents, contre celui de Fort-William de 71 cents et 96 cents. S'il doit être réduit sur la base de 22/35 du tarif existant, le tarif serait de 47 cents et 67 cents, comparé à celui de 71 cents et 96 cents de Fort-William. Dans les deux cas il résulterait une différence à l'avantage de la route de Saint-Paul.

Comme on l'a vu, la réduction de 13 pour 100 demandée est, en prenant Winnipeg comme point de destination plus considérable que sur les chemins de fer de la division canadienne pour le transport d'Emerson et Winnipeg. La Commission a, naturellement, le contrôle des chemins de fer du Canada. Mais on affirme que c'est le contrôle sur le tarif entier que la Commission est appelée à exercer.

Mais quel pouvoir possède la Commission de régler le tarif d'un point des Etats-Unis situé à 396 milles de la frontière internationale, comme dans le cas de Saint-Paul? Si la Commission peut s'occuper d'un tarif à environ 400 milles de la frontière internationale, pourquoi n'irait-elle pas plus loin et ne s'occuperait-elle pas de régler le tarif à partir de tous les points d'expédition, comme par exemple Coffeeville, Kansas? Ou encore, pourquoi ne pas empiéter et s'occuper des taux sur les consignations d'huile et de produits oléagineux de certains points de l'Oklahoma, ou encore même du Texas, s'il y a des commandes aux propriétaires de puits d'huile du Texas? Présentée sous cette forme extrême, la situation signifierait, en substance, que le Parlement du Canada donnerait à sa Commission des chemins de fer le pouvoir de régler les taux de parcours entiers sur tous les points d'expédition situés le long des lignes américaines, à partir des plus éloignées dans les Etats-Unis, en ce qui concerne l'huile et les produits dont elle forme la base, expédiés au Canada. Si cela est admis pour les connaissements d'huile, pourquoi pas pour tous les connaissements? Dans sa décision, *re* le *Keystone Camping Club,* de Pittsburg, dossier N° 6812, rendue le 5 mai 1909, la Commission a déclaré: La Commission n'a aucune juridiction en ce qui concerne les taux exigés par un ou des chemins de fer des Etats-Unis, à partir de la frontirèe internationale." On a pris le même position dans le jugement du commissaire en chef, dans le cas des compagnies de chemins de fer Great-Northern *vs* le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, 10 *Can. Cas.*, pp. 147, 148. La situation dans laquelle se trouve la Commission est exactement telle que définie dans les jugements ci-haut. La Commission n'a pas juridiction pour accorder la réduction demandée à partir des points situés aux Etats-Unis; en conséquense la demande doit être refusée.

12 octobre 1911.

CLASSIFICATION DES JOURNAUX TRANSPORTES PAR MESSAGERIE DE WINNIPEG A CALGARY ET REVELSTOKE.

La Commission a eu à étudier une plainte portée par le *Manitoba Free Press,* de Winnipeg, relative à la classification des journaux transportés par voie de messageries, de Winnipeg à Calgary et Revelstoke, à une séance tenue à Winnipeg le 15 juin 1911. Cette plainte est venue d'abord devant le commissaire en chef et le commissaire S. J. MacLean, puis la considération en a été remise jusqu'à la séance du 15 septembre 1911. présidée par les mêmes commissaires. Le jugement a été différé, puis prononcé le 20 février 1912, par M. le Commissaire McLean, le commissaire en chef y ayant donné son assentiment. (Le texte du jugement se trouve à l'Annexe B, page). Conformément au jugement, l'ordonnance suivante fut rendue:

Ordonnace n° 16061.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, le 2ième jour de mars, A.D. 1912.

Au sujet de la plainte du *Manitoba Free Press,* de Winnipeg, dans la province du Manitoba, *re* la classification des journaux transportés par messageries de Winnipeg à Calgary, etc.

Dossier No 4397.9.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Entendu la demande à la séance de la Commission tenue à Winnipeg le 15 septembre 1911, en présence du conseil de la compagnie demanderesse, du conseil et des représentants des compagnies de messageries; et lu le factum des parties intéressées, et le rapport du chef du département du trafic de la Commission.

Il est ordonné comme suit:—

(*a*) Que dans l'item à la page 18 de la classification des messageries du Canada, n° 2, commençant par "journaux, revues et autres publications", les mots "autres que les quotidiens" soient insérés après "journaux".

(*b*) Que les item suivants soient ajoutés à la dite classification n° 2, savoir:—

Les journaux, quotidiens, quand ils sont expédiés par les éditeurs ou les agences de nouvelles, le jour de leur publication;

Aux endroits éloignés de pas plus de 300 milles, un quart de cent la livre sur le poids total, outre le service de voitures, coût minimum, 10 cents;

Aux endroits distants de plus de 300 milles, lorsque le tarif du transport des marchandises n'excède pas $4.50 par 100 livres, un cent la livre, coût minimum, 10 cents;

Lorsque le tarif des marchandises dépasse $4.50 par cent livres, la moitié du tarif des marchandises, par livre, coût minimum, 10 cents.

Jouranux, quotidiens, retournés à l'expéditeur, tarif de la livre de marchandises, coût minimum, 10 cents.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

Cette ordonnance fut par la suite amendée par une ordonnance rendue le 17 juin 1912, en enlevant les mots et chiffres "coût minimum, 10 cents", qui se trouvent à la fin du paragraphe deux de la clause B de l'ordonnance n° 16061, relative aux envois aux points distants de plus de trois cents milles.

DEMANDE DE LA *BRITISH COLUMBIA NEWS COMPANY, LIMITED*, *RE* LES TAUX DE MESSAGERIE SUR LES REVUES.

Il s'agissait d'une demande de la *British Columbia News Company, Limited*, pour un taux courant de 1 cent par livre sur les revues et les périodiques, et il en a été disposé par jugement du commissaire McLean en date du 27 janvier 1912, auquel le commissaire en chef a donné son assentiment. Voici le texte du jugement en question:—

"BRITISH COLUMBIA NEWS COMPANY, LIMITED".

Demande d'un taux de messagerie d'un cent la livre sur les revues et les périodiques, de Vancouver, C.-B., aux marchands de l'extérieur.

M. le Commissaire McLean:

La requérante, qui demeure à Vancouver, demande qu'il soit établi un taux uniforme d'un cent la livre sur les revues et les périodiques. La requérante et les compagnies de messageries ayant établi leurs prétentions par écrit, on peut disposer de la question.

Le tarif qui peut, à présent, être appliqué, est celui des marchandises à tant la livre, coût minimum, 10 cents par envoi, ou le tarif de la section D si on peut par ce moyen exiger moins. La requérante prétend que le tarif actuel empêche ce genre d'affaires de prendre de l'extension en dehors de la ville.

On ne se plaint pas spécialement que le tarif actuel des marchandises n'est pas raisonnable en lui-même. Ce que l'on désire c'est un tarif qui aide au développement de ce genre d'affaires. La preuve ne justifie pas la prétention de la Compagnie de messagerie Dominion, à savoir, que le tarif uniforme demandé signifierait une perte; mais la requérante admet " qu'elle ne réaliserait pas, pour le moment, de bien forts bénéfices avec ce tarif ".

D'après la clause 49 du Guide postal officiel du Canada, les journaux et les périodiques anglais et étrangers, de même que les publications canadiennes reconnues comme matières de deuxième classe, sont, s'ils sont autorisés par le ministère des Postes, transportés pour le compte des marchands de journaux aux souscripteurs du Canada et du Mexique, au taux d'un cent la livre, poids total. Le tarif demandé ferait concurrence à cela.

En se servant du tarif des postes, les compagnies de messagerie ont le droit d'exercer leur discrétion quant à ces taux. Cela a été établi *in re* la demande de la *Express Trafic Association* d'une ordonnance autorisant les compagnies de messagerie à retirer et à abolir le paragraphe D de la classification C.R.C. N° 2. En donnant sa décision en cette affaire, le commissaire en chef s'est servi des termes qui suivent:—

> " Maintenant, la situation serait la même si les autorités postales avaient simplement mis ces règlements en vigueur et qu'une demande fût maintenant devant cette Commission pour une ordonnance forçant les compagnies de messageries d'entrer en concurrence avec ces taux réduits sur les matières qui, en vertu de ces règlements, peuvent passer aux bureaux de poste. Cette Commission n'aurait aucune autorité pour forcer les compagnies de messageries à faire toute concurrence."

La compagnie de messageries n'est pas obligée de protéger la requérante contre les pertes qu'elle peut subir par suite d'entraves que peut rencontrer son genre d'affaires. La *Interstate Commerce Commission* a dit:—

> " Les producteurs sont dans une position qui exige l'adoption d'un tarif qui leur permette de mettre avec un profit raisonnable leurs produits sur le marché. Aucun autre critérium de la justesse des taux de transport ne peut être admis." *Florida Fruit and Vegetable Co., V.A.C.L.R.R. Co., 17 I.C.R.R.,* 560.

C'est-à-dire que l'on doit aussi reconnaître aux agences de transport le droit à un bénéfice raisonnable. Au point de vue de la concurrence avec la poste, le tarif demandé en est un que la compagnie de messagerie peut accorder ou refuser. Si on le considère comme tarif d'expérimentation pour le développement des affaires, on doit reconnaître que la compagnie de messagerie, en adoptant de son plein gré un tarif sur une base moins élevée pour développer les affaires a, dès le début, une discrétion plus grande que n'en possède la Commission par ses ordonnances. C'est l'intention de la loi des chemins de fer qu'il y ait, sauf les défenses qu'elle fait ou les différences qu'elle règle, dans l'intérêt public, une sorte d'élasticité dans l'adoption des tarifs. L'établissement initial des taux est entre les mains des agences de transport. Il n'est pas dans les attributions de la Commission, telles que les lui a déléguées le Parlement, d'établir des taux en vue du développement des affaires, mais de s'occuper de savoir si ces taux sont raisonnables, soit sur demande à elle faite, soit de son propre mouvement.

LIMITES DE LIVRAISON DES COMPAGNIES DE MESSAGERIE.

Les compagnies de messageries n'ayant pas fait de demande à la Commission au sujet des limites de livraison, dans le délai jugé raisonnable par la Commission, le mémoire suivant du commissaire en chef a été, le 29 mai 1911, préparé et envoyé aux compagnies de messagerie.

RE LES LIMITES DE LIVRAISON DES COMPAGNIES DE MESSAGERIE.

Le commissaire en chef:

Le 30 mars 1911, une ordonnance a été rendue enjoignant aux compagnies de messagerie de livrer les effets à tous les points situés dans toutes les cités, les villes et les villages, en dedans des bornes municipales, le et après le 1er juin, et abolissant les limites de livraison après cette date.

Dans le but de ne faire aucune injustice aux compagnies, la permission leur a été réservée de faire "immédiatement" demande à la Commission d'établir des zones de collection et de livraison aux endroits où, pour des raisons spéciales, il ne serait pas raisonnable d'exiger que la collection et la livraison se fassent dans toute l'étendue municipale.

Au lieu de se prévaloir immédiatement de cette permission, les compagnies ont retardé jusqu'au 23 mai, alors que la Commission s'est trouvée inondée de demandes venant d'à peu près soixante-quinze points ou plus de tout le Canada, les compagnies sachant bien qu'il était impossible à la Commission de s'occuper d'une seule de ces demandes avant le 1er juin, jour de l'entrée en vigueur de l'ordonnance. De plus, si la Commission continuait à être traitée ainsi après toute la latitude donnée aux compagnies de messagerie, elle prendra tout son temps à examiner ces demandes, et pendant ce temps-là l'ordonnance du 30 mars demeurera dans toute son intégrité. Les limites de livraison seront abolies après le 1er juin, et les compagnies de messageries sont requises de procéder à la collection et à la livraison conformément à l'ordonnance du 30 mars.

Ottawa, 29 mai 1911.

Subséquemment, le mémoire a été pris en considération à une réunion de la Commission tenue à Toronto le 24 octobre 1911, et le conseil pour l'*Express Traffic Association* a fourni à la Commission une liste des cités et villes du Dominion avec lesquelles il a été décidé par la *Traffic Association* de négocier concernant les limites de livraison, et la circulaire suivante a été, le 2 novembre, adressée sous l'autorité de la Commission aux parties intéressées:—

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 2 novembre 1911.

Circulaire N° 70.

Dossier 4214.200, limites de livraison des messageries aux points à l'est de Port-Arthur, Ont.

Cher monsieur,—Les limites de collection et de livraison des messageries dans les villes cités et villages ont été fixées par une ordonnance de la Commission N° 133357 aux bornes municipales. mais ce n'était là qu'une mesure provisoire, et il a été réservé aux compagnies de faire à la Commission la demande de l'établissement de zones raisonnables de collection et de livraison dans les cités, villes et villages (s'il y en a), où pour quelque raison spéciale, il pourrait ne pas être raisonnable d'exiger un service de collection et de livraison dans toute l'étendue de ces cités, villes et villages. Des demandes ont été faites au sujet de ces limites à différents points, et elles ont été soit réglées au moyen de conférences entre les autorités municipales et les compagnies de messageries, ou, à défaut de cet arrangement, réglées par la Commission. Les compagnies de messageries intéressées étudieront avec vous la question des limites de collection et de livraison, et si vous et les représentants d'une ou des compagnies de messageries ne pouvez en venir à une entente sur des limites raisonnables, l'affaire sera alors confiée à un officier de la Commission.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C.C. de F.C.

Depuis la publication de cette circulaire, les limites de livraison, dans la plupart des cités et villes mentionnées, ont été réglées à l'amiable entre les parties intéressées, avec l'approbation de la Commission. Celle-ci a aussi amendé son ordonnance du 30 mars 1911, en relevant les compagnies de messageries de l'obligation de faire la livraison suivant les termes de l'ordonnance, parce que les routes et les rues n'étaient pas dans un état convenable pour le trafic par voitures.

RAPPORT DES ACCIDENTS AUX PASSAGES A NIVEAU.

En consultant le sixième rapport de la Commission, on constatera que ce sujet a déjà été soumis à la considération de la Commission, et la circulaire n° 60, datée du 7 mars 1911, a été publiée à ce sujet et adressée à tous les chemins de fer qui tombent sous la juridiction de la Commission. Subséquemment, le 10 mai 1911, la Commission a rendu l'ordonnance suivante:—

Ordonnance N° 13847.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Mardi, le 30ième jour de mai A.D. 1911.

Re l'article 275 de la loi des chemins de fer et ses amendements 8-9 Edouard VII, chap. 32, article 13 et 9-10 Edouard VII, ch. 50, article 15.

Et *re* l'article 292 de la loi des chemins de fer et la circulaire n° 60, en date du 7 mars 1911, concernant les rapports des accidents aux passages à niveau, émise sous la direction de la Commission:

Dossier 16781.

L'hon. J. P. Mabee,
Commissaire en chef.

D'Arcy Scott,
Sous-commissaire en chef.

James Mills,
Commissaire.

S. J. McLean,
Commissaire.

Sur demande faite par la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central et afin de mieux définir le sens de cette circulaire—

Il est ordonné, que lorsqu'un accident est arrivé, après le 1er janvier 1905, ou se produira à l'avenir, à un passage à niveau, et causé par un train en mouvement et d'où il s'en est suivi ou s'ensuivra des blessures corporelles ou la mort à une personne passant sur ce passage, et que la compagnie installe immédiatement un gardien pour protéger ce passage, cette protection sera considérée satisfaisante par la Commission jusqu'à ce que la compagnie puisse faire rapport et que la Commission puisse faire enquête sur cet accident et inspecter le passage, ou jusqu'à nouvel ordre.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

PERSONNES EN CONTRAVENTION TUEES OU BLESSEES SUR LA PROPRIETE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

L'attention de la Commission a été de temps à autre attirée sur le nombre de personnées tuées ou blessées alors qu'elles se trouvent, en contravention, sur la propriété des compagnies de chemin de fer, et afin de traiter cette question d'une façon spécifique et d'agir en conséquence, la Commission a, le 1er mars 1911, préparé la lettre suivante qu'elle a adressée aux procureurs généraux des différentes provinces du Canada.

Re *les personnes en contravention tuées ou blessées sur la propriété des compagnies de chemin de fer.*

Sur instructions de la Commission, la lettre suivante a été adressée par le secrétaire aux procureurs généraux des provinces d'Ontario, Québec. Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Ile-du-Prince-Edouard, Manitoba, Colombie-Britannique, Saskatchewan et Alberta:—

CHER MONSIEUR,—Pendant l'année expirée le 31 mars 1910, cent quarante personnes ont été tuées et soixante-neuf blessées, lorsque, en contravention de la défense à cet effet, elles se trouvaient sur la propriété de compagnies de chemins de fer. Les compagnies ont fait leur possible pour prévenir ces accidents; mais lorsqu'elles poursuivent devant les tribunaux les personnes coupables d'empiétement sur leur propriété, tant de magistrats jugent la chose si triviale qu'il est très difficile d'obtenir des condamnations.

Si les déliquants ne sont pas punis, il deviendra impossible que le nombre d'accidents mortels diminue. La Commission croit qu'il est d'une grande importance que les magistrats donnent à cette question toute l'attention qu'elle mérite, non seulement à cause de ses effets sur les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, mais aussi au point de vue du public.

En Angleterre la loi est rigoureusement mise en vigueur contre les contrevenants sur les propriétés des compagnies de chemins de fer.

Nous nous efforçons de réduire le nombre des accidents causés par l'exploitation des chemins de fer, et il est décourageant de constater que durant une seule année deux cent neuf contravenants ont été tués ou blessés. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'attirer l'attention des magistrats sur le fait que les poursuites intentées par les compagnies sont dans l'intérêt public, et que votre département manifeste le désir que la loi soit mise en vigueur chaque fois que cela sera à propos?

Bien à vous,

(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, Commission des chemins de fer du Canada.

La Commission espère que cette lettre circulaire produira l'effet désiré, et que les autorités provinciales insisteront auprès des magistrats sur l'importance qu'il y a, au point de vue public, d'appliquer plus rigoureusement les dispositions pénales de la loi des chemins de fer à ce sujet.

FACTAGE DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

La Commission étant d'opinion que les compagnies de chemins de fer devraient lui donner des informations complètes concernant les taux supplémentaires qu'elles ou leurs agents perçoivent au "points de factage", a rendu, le 15 novembre 1911, l'ordonnance suivante, qu'elle a adressée à toutes les compagnies qui tombent sous sa juridiction.

Ordonnance N° 15391.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 15ième jour de novembre 1911.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Il est ordonné que toutes les compagnies de chemins de fer qui tombent sous la juridiction de la Commission soient, et elles sont par les présentes, requises de déposer au bureau de la Commission, dans les soixante jours qui suivront la date de cette ordonnance, copie de tous les contrats en existence entre elles et leurs agents de factage pour le transport des marchandises aux endroits appelés points de factage, avec cartes indiquant les limites de factage à chacun de ces points, et de déposer aussi, de temps à autre, copies de tous contrats qui pourraient être passés par la suite, de même que toutes modifications apportées à ceux déjà en existence, ou des limites de factage.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

Conformément à cette ordonnance, les compagnies ont transmis les renseignements demandés.

COUPE-FEU.

La question des coupe-feu a reçu et reçoit encore une grande attention de la part de la Commission et de son bureau d'exploitation, et afin d'obtenir la plus grande somme de renseignements, la Commission a mis l'étude de cette question au programme des séances qui ont eu lieu dans les provinces de l'Ouest durant les mois d'août et septembre 1911. Comme conséquence de l'enquête faite par la Commission, une ordonnance supplémentaire a été rendue amendant l'ordonnance n° 3245, comme suit:

Ordonnance N° 15995.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 16ième jour de février A.D. 1912.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

JAMES MILLS,
Commissaire.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Re l'ordonnance de la Commission n° 3245 en date du 4 juillet 1907, concernant les coupe-feu et les dispositions de la loi 8-9 Ed. VII, chap. 32, article 10.

Dossier 4741.12.

Sur audition du conseil de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, et conformément aux demandes et aux suggestions faites par diverses personnes et corporations—

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:—

1. Les paragraphes 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de l'ordonnance n° 3245, en date du 4 juillet 1907, sont par les présentes abrogés.

2. Toute compagnie de chemin de fer sujette à l'autorité législative du Parlement du Canada, qui exploite au moyen de la vapeur un chemin de fer dans la province de l'Alberta ou de la Saskatchewan, ou dans les deux, devra, le ou avant le premier jour d'août de chaque année, construire de chaque côté de sa ligne, dans la dite province, et à pas moins de trois cents pieds du centre, un coupe-feu consistant en une bande de terre labourée et large de pas moins de seize pieds.

3. Chaque compagnie de chemin de fer devra, tous les ans, entre les dix premiers jours d'août et le premier jour de décembre, tenir les dits coupe-feu et chaque section de terrain entre iceux et la voie ferrée, libres d'herbes sèches ou mortes, mauvaises herbes ou autres matières inflammables inutiles.

4. Chaque fois que le propriétaire ou l'occupant d'une terre s'opposera à la construction de ces coupe-feu parce qu'il en résulterait pour lui une perte ou des dommages à la propriété, ou lorsque le propriétaire ou l'occupant refusera de permettre ces travaux de construction ou d'entretien avant que les termes et conditions en aient été pris en considération par la Commission, suivant les statuts 8 et 9 Ed. VII, chap.

32, article 10, la compagnie est tenue dans les deux cas de référer sans retard la chose à la Commission, avec tous les détails, et devra dans l'intervalle s'abstenir de procéder à l'ouvrage.

5. Aucune compagnie de chemin de fer ne permettra à ses employés, agents ou entrepreneurs de construire des coupe-feu sur un trrrain en culture à moins qu'il ait été donné au propriétaire ou à l'occupant de ce terrain un avis de deux semaines de l'intention de procéder à cette construction.

6. Si l'agent, l'employé ou l'entrepreneur d'une compagnie de chemin de fer laisse les barrières ouvertes, brise ou laisse les clôtures par terre, causant ainsi des dommages aux récoltes ou aux bestiaux, ou cause sans nécessité d'autres dommages à la propriété en rapport avec la construction de ces coupe-feu, ces agent, employé ou entrepreneur sont, outre le recours en dommages devant les tribunaux civils, passibles d'une amende de $25 pour chaque offense.

7. Toute compagnie de chemin de fer pourra demander à la Commission d'être relevée des obligations de cette ordonnance là où la nature du terrain rendrait impossible ou inutile la construction de ces coupe-feu.

8. Toute compagnie désobéissant ou négligeant de se conformer aux dispositions de ces règlements, sera, outre les dommages pécuniaires, passible d'une pénalité de cent dollars pour chaque désobéissance ou négligence.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Examinée et certifiée copie conforme de l'article 23 de la "loi des chemins de fer".
Secrétaire de la Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 19 février 1912.

Cette ordonnance a été répandue à profusion et la Commission espère que l'objet en vue, savoir, la prévention des feux et de leur expansion, sera atteint par ce moyen. Il est clairement dans l'intérêt de toutes les parties intéressées d'aider la Commission en matière de protection contre le feu et de voir à ce que l'on se conforme à son ordonnance.

EMPLOI DU "BLAUGAS" PAR LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

A la date du 9 décembre 1910, la Commission a rendu une ordonnance concernant l'emploi de ce qu'on appelle généralement "blaugas" pour l'éclairage des voitures de voyageurs; cette ordonnance exposait les termes et conditions de l'emploi de cette substance. Subséquemment la *"Blaugas Company of Canada, Limited"* a demandé que l'ordonnance soit amendée, et la Commission, après avoir entendu les parties intéressées, a rendu le 27 novembre 1911 l'ordonnance qui suit:—

Ordonnance N° 15543.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

DANS L'AFFAIRE de la demande de la "Blaugas Company of Canada, Limited", sous l'autorité de l'article 29 de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance pour abroger,

changer, altérer ou varier la clause 1 (c) de l'ordonnance n° 12542 en date du 9 décembre 1910, concernant l'emploi du blaugas par les compagnies de chemins de fer tombant sous la juridiction de la Commission.

Dossier 47398.

Séance tenue à Montréal, lundi le 27ième jour de novembre A.D. 1911.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

L'HON. M. E. BERNIER,
Sous-commissaire en chef.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Sur audition de la demande en présence du conseil de la compagnie demanderesse, et des allégations. et après lecture du rapport de son inspecteur,—

IL EST ORDONNÉ que la dite ordonnance n° 12542, datée du 9 décembre 1910 soit, et est par les présentes, amendée en enlevant le paragraphe (c), alinéa 1 de l'ordonnance.

(Signé) J. M. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

ECLAIRAGE DES AIGUILLES DE LA LIGNE PRINCIPALE.

La Commission ayant reçu, par l'entremise de la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen,* avis que des plaintes avaient été faites à cette association, de temps à autre, concernant l'absence de lumières sur la ligne principale et les voies d'évitement dans certaines localités, a donné instruction à son département de l'exploitation de faire enquête et rapport à ce sujet. Comme résultat de l'enquête, la Commission, à la suggestion du chef du département de l'exploitation, a ordonné la préparation de la circulaire suivante et son expédition à toutes les compagnies de chemins de fer à vapeur tombant sous la juridiction de la Commission, afin de faire disparaître tout sujet de plainte pour l'avenir. Voici la circulaire:—

A. D. CARTWRIGHT, BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Secrétaire. Ottawa.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

12 février 1912.

CIRCULAIRE N° 81.

Dossiers 9079 et 18767—Eclairage des éguilles sur la ligne principale.

J'ai reçu instruction de la Commission d'attirer l'attention des compagnies de chemins de fer sous sa juridiction sur le fait que sur certain nombre de lignes où les trains circulent la nuit, les aiguilles de la ligne principale ne sont pas éclairées; et aussi de vous rappeler que les règlements exigent que des signaux de nuit restent en

évidence, du coucher au lever du soleil, et que dans le cas où par suite du mauvais temps ou d'autres causes, les signaux de jour sont cachés, on doit se servir des signaux de nuit.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.C.

LONGUEUR DES SECTIONS DES CANTONNIERS.

La question de déterminer la longueur des sections de travail pour chaque équipe de cantonniers a été portée devant la Commission par le sous-ministre du Travail, qui a déclaré que dans certains cas la longueur de ces sections avaient augmenté jusqu'à neuf milles, ne donnant que deux hommes par longueur supplémentaire de chaque section, et que cela n'était guère suffisant pour garantir la sécurité au public voyageur, de même qu'aux mécaniciens et autres employés des trains. Comme résultat, la Commission a publié la circulaire suivante:—
A. D. CARTWRIGHT, *secrétaire.*

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 15 mai 1911.

Circulaire N° 65.

Dossiers 10170, 10170.1 et 10170.2—Longueur des sections des cantonniers.

A la séance que tiendra le bureau d'exploitation de la Commission, à ses bureaux, 66, rue Queen, Ottawa, Ontario, mardi, le 6 juin prochain, et qui commencera à 10 heures du matin, la Commission s'occupera de fixer la longueur des sections confiées à chaque équipe de cantonniers à l'emploi des compagnies de chemins de fer, et le nombre minimum d'hommes devant composer ces équipes.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.C.

La question est venue devant la Commission à la séance tenue à Ottawa le 6 juin 1911, plus haut mentionnée, et la Commission en est venue à la conclusion qu'elle n'a pas la juridiction nécessaire pour rendre une ordonnance déterminant la longueur de la ligne confiée au soin de chaque équipe de cantonniers et le nombre d'hommes devant composer chaque équipe. (*Voir* le jugement du commissaire en chef, annexe B.)

ENLEVEMENT DES CHASSE-NEIGE DES LOCOMOTIVES.

La question de l'enlèvement des chasse-neige des locomotives ayant été réservée pour considération ultérieure, par l'ordonnance n° 12287, la Commission a publié le 20 décembre 1911 la circulaire qui suit:

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 20 décembre 1911.

Circulaire N° 74.

Dossier 1750, partie 5, re *chasse-neige.*

J'ai reçu instruction de donner avis qu'à la séance de la Commission—département de l'exploitation—qui aura lieu à Ottawa le premier mardi de février 1912, toutes les compagnies de chemins de fer tombant sous la juridiction de la Commission seront requises d'expliquer pourquoi elles seraient exemptes de pourvoir leur chasse-neige, dans lesquels les hommes qui les dirignt prennent place, de:

1. Communications directes entre la charrue et le sifflet à vapeur de la locomotive de façon à ce que l'homme en charge de la charrue puisse donner les signaux nécessaires aux passage à niveau, stations, etc.

2. De pourvoir de manomètre et de soupape de rentrée d'air, ainsi que de communications pneumatiques entre la charrue et la locomotive qui permettent à l'homme en charge de la charrue de contrôler le frein à air comprimé et l'appliquer en cas de besoin.

3. Que les chasse-neige ordinaires non munis de dômes et sans homme en charge soient pourvus de tubes à air entre la charrue et la locomotive, de manière qu'en cas d'un accident qui ferait dérailler la charrue et briserait le tube de communication, le frein à air comprimé s'applique automatiquement.

4. Que tous les chasse-neige soient munis d'accouplements automatiques.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

A la séance tenue à Ottawa le 17 février 1912, la Commission a pris l'affaire en considération en présence du conseil des parties intéressées, et comme conclusion l'ordonnance qui suit a été rendue:

Dossier 1570. Partie 4. Ordonnance N° 16007.

COMMISSION DES CHEMIS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, le 17ième jour de février A.D. 1912.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

JAMES MILLS,
Commissaire.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Re la question de l'enlèvement des chasse-neige des locomotives réservée pour étude ultérieure suivant l'ordonnance de la Commission n° 12287, en date du 3 novembre 1910, et basée sur une résolution passée par le bureau législatif du Dominion de la *Brotherhood of Locomotive Engineers.*

Sur l'audition de la question à la séance de la Commission tenue à Ottawa le 6 février 1912, en présence du conseil pour le chemin de fer Grand-Tronc, le chemin de fer Pacifique-Canadien, le chemin de fer Michigan-Central et le chemin de fer Ottawa et New-York, de l'*International Brotherhood of Locomotive Engineers* et la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* étant aussi représentées à l'audience, de la preuve apportée et des allégations; et sur la recommandation des officiers du bureau de l'exploitation—

IL EST ORDONNE,—

1. Que toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada qui se servent de chasse-neige équipent, le ou avant le 1er novembre 1912, ces chasse-neige comme suit:—

(*a*) De communications directes entre la charrue et le sifflet à vapeur de la locomotive, de façon que l'homme en charge de la charrue puisse donner les signaux nécessaires. (*b*) De manomètre et de soupape de rentrée d'air et des communications pneumatiques voulues entre la charrue et la locomotive qui permettent de contrôler, de la charrue, le frein à air comprimé.

2. Que les chasse-neige ordinaires non munis de dômes et sans homme en charge soient pourvus de tube à air entre la charrue et la locomotive, de manière qu'advenant un déraillement et la rupture des tubes, le frein à air comprimé s'applique automatiquement.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Examinée et certifiée copie conforme d'après l'article 23 de la Loi des chemins de fer.

A. D. CARTWRIGHT,
Sec., Commission des chemins de fer du Canada.

Ottawa, 20 février 1912.

CENDRIERS A BASCULE POUR LES LOCOMOTIVES.

La question de l'équipement des locomotives de cendriers à bascule ou autres accessoires afin d'éviter aux machinistes l'obligation de ramper sous les locomotives pour les nettoyer, a fixé pendant un certain temps l'attention du département de l'exploitation de la Commission, et le 8 juin 1911 la Commission a publié la circulaire qui suit:

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
Ottawa.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 8 juin 1911.

Circulaire N° 66—

Dossier 4966, cendriers à bascule des locomotives.

Vous êtes par les présentes requis de déposer au bureau de la Commission dans les soixante jours qui suivront la date de cette circulaire, un état donnant le nombre, la classe et le poids de chaque locomotive en service sur votre ligne, et indiquant si elle est ou non munie de cendrier à bascule, de façon à ce que les employés ne soient pas obligés de ramper en dessous de la locomotive.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.C.

Subséquemment la question est venue devant la Commission à sa séance tenue à Ottawa le 6 février 1912, alors que les compagnies de chemins de fer étaient représentées par un conseil, des représentants de l'*International Brotherhood of Locomotive Engineers* et de la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* étant aussi présents. De nombreuses dépositions ont été prises, et la Commission, après avoir entendu toutes les parties intéressées, réserva son jugement.

Subséquemment, le 17 février 1912, la Commission rendit l'ordonnance qui suit:

Ordonnance N° 15988.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, le 17ième jour de février A.D. 1912.

Re la question de l'installation sur les locomotives de cendriers à bascule et autres accessoires, afin d'éviter aux machinistes l'obligation de ramper sous la machine pour nettoyer les cendriers.

Dossier N° 4966.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

JAMES MILLS,
Commissaire.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Sur audition de cette question à la séance de la Commission tenue à Ottawa, le 6 février 1912, en présence des conseils des compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et de l'*Ottawa and New York Railway*, et du *Michigan Central Railroad*, de l'*International Brotherhood of Locomotive Engineers* et de la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* représentées à l'audience, de la preuve et des allégations; et sur recommandation des officiers du bureau d'exploitation,

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:—

1. Toutes les compagnies de chemins de fer tombant sous la juridiction de la Commission, qui emploient des locomotives à vapeur, installeront, le ou avant le 1er décembre 1913, sur leurs locomotives en service, des cendriers à bascule, afin que ceux-ci puissent être vidés sans qu'il soit nécessaire à aucun des employés d'aller sous ces locomotives, excepté dans les cas d'urgence.

2. Après cette date aucune de ces compagnies n'aura le droit de se servir d'aucune locomotive qui ne sera pas équipée comme ci-dessus.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Examinée et certifiée comme étant une copie exacte suivant l'article 23 de la Loi des chemins de fer.

A. D. CARTWRIGHT,
Sec., Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 19 février 1912.

INSPECTION DES CHAUDIERES A VAPEUR DES LOCOMOTIVES.

Le bureau d'exploitation de la Commission a étudié pendant quelque temps la question d'établir des règlements pour l'inspection des chaudières à vapeur des locomotives, et l'émission d'instructions à cette fin, et la Commission ayant donné à cette matière toute la considération voulue, de concert avec les différents rapports des officiers de son bureau d'exploitation, a émis, le 14 juillet 1911, l'ordonnance générale qui suit:

Ordonnance générale N° 14,115. Dossier N° 16,513.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 14 juillet A.D. 1911.

L'HON. J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

L'HON. M. E. BERNIER,
Sous-commissaire en chef.

JAMES MILLS,
Commissaire.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

Re les règlements et instructions concernant l'inspection et l'épreuve des chaudières à vapeur des locomotives et leurs accessoires.

En vertu des pouvoirs accordés à la Commission par larticle 30 de la loi des chemins de fer, amendée par le paragraphe 2 de la loi passée à la présente session du Parlement, sanctionnée le 19 mai 1911, et l'article 264 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs conférés à la Commission, et après audition des conseils et représentants des compagnies de chemin de fer ainsi que du rapport des officiers du bureau d'exploitation de la Commission.

Il est ordonné que les compagnies de chemin de fer qui tombent sous la juridiction de la Commission adoptent et mettent en vigueur, par plus tard que le 1er janvier 1912, les règlements et les instructions concernant l'inspection et l'épreuve des chaudières à vapeur des locomotives et leurs accessoires, savoir:

1. La compagnie de chemin de fer sera tenue responsable des plans généraux, de la construction, et de l'inspection des chaudières de locomotive sous sa surveillance. La pression de sûreté de chaque chaudière de locomotive sera déterminée par le mécanicien en chef de la compagnie ou par un ingénieur-mécanicien sous sa direction, après que le modèle général, la qualité du travail, l'âge et la condition de la chaudière auront été étudiés à fond.

2. Le mécanicien en chef en charge aux endroits où se construisent les chaudières sera tenu responsable de l'inspection et de la réparation de toute chaudière à vapeur de locomotive et des accessoires sous son contrôle. Il est tenu de s'assurer, avant que la locomotive reprenne le service, que toutes les défectuosités constatées par l'inspection ont complètement disparu.

3. Le terme " inspecteur ", employé dans ces règlements et instructions, désignera l'inspecteur de la compagnie, à moins d'indication contraire.

4. *Date de l'inspection.*—L'intérieur de chaque chaudière devra être inspecté à fond avant que la chaudière soit mise en service, et aussi chaque fois qu'un nombre suffisant de tubes auront été enlevés pour permettre cet examen.

5. *Enlèvement des tubes.*—A moins qu'il ne soit autrement pourvu, tous les tubes devront être enlevés au moins une fois tous les trois ans, et tout l'intérieur de la chaudière devra être inspecté. Après que les tubes auront été enlevés le dépôt devra être enlevé et l'intérieur devra être complètement nettoyé. L'époque de l'enlèvement des tubes peut être retardée sur demande si, après examen, les conditions l'exigent.

6. *Mode d'inspection.*—Tout l'intérieur de la chaudière doit être examiné afin de se rendre compte des fissures, des piqûres, des rainures et des indications de surchauffe, et des dommages causés par l'accumulation de boue ou de calcin. Le bord des tôles, tous les recouvrements, coutures, et les endroits où des fentes ou autres défectuosités sont sujettes à se produire, ou qu'un examen extérieur peut avoir indiquées, devront être inspectés très minutieusement. L'on devra voir à ce que les liens et les étais soient serrés, à ce que les boulons soient bien tenus en place, et à ce que chacune de ces parties soit en état de supporter sa part de tension.

7. Toute chaudière dans laquelle il se produit des fentes devra être retirée du service, parfaitement réparée et déclarée en état satisfaisant avant de reprendre le service.

8. *Couture à joint superposé.*—Toute chaudière ayant des coutures longitudinales sans plaques de renfort devra être examinée avec un soin tout particulier, afin d'y découvrir les rainures ou fentes qui pourraient exister sur le bord des coutures.

9. *Bouchons fusibles.*—Quand les chaudières sont munies de bouchons fusibles, ceux-ci devront être enlevés au moins une fois par mois, et débarrassés du calcin. Le rapport de l'inspection devra noter cette opération.

10. *Temps de l'inspection.*—L'extérieur de chaque chaudière devra subir une inspection complète avant la mise de la chaudière en service et chaque fois que la chemise et le revêtement seront enlevés. *

11. *Enlèvement de l'enveloppe.*—La chemise et le revêtement devront être enlevés au moins une fois tous les cinq ans, et une inspction complète de tout l'extérieur de la chaudière devra être faite. La chemise et le revêtement devront aussi être enlevés quand l'inspecteur de la Commission ou de la compagnie, lorsqu'il y aura indication de fissure, le jugera à propos ou nécessaire.

12. *Temps de l'épreuve.*—Chaque chaudière, avant d'être affectée au service, et au moins une fois tous les douze mois après cela, devra être soumise à une pression hydrostatique de 25 pour 100 au-dessus de la pression de fonctionnement à la vapeur.

13. *Enlèvement de la calotte du dôme.*—Avant l'épreuve hydrostatique, la calotte du dôme et le tuyau d'admission doivent être enlevés et la surface de l'intérieur ainsi que les raccords de la chaudière doivent être examinés aussi complètement que les circonstances le permettent. Quand on peut entrer dans la chaudière et l'inspecter complètement sans qu'il soit nécessaire d'enlever le tuyau d'admission, l'inspecteur peut procéder en enlevant seulement la calotte du dôme; mais le rapport doit noter cette variante dans le mode d'inspection.

14. *Témoin de l'épreuve.*—Quand les chaudières sont éprouvées par la pression hydrostatique par l'inspecteur de la compagnie, un représentant de la compagnie compétent à ce autorisé assistera personnellement à l'examen.

15. *Réparations et épreuve par la vapeur.*—Quand toutes les réparations nécessaires ont été terminées, l'on chauffera la chaudière et la pression par la vapeur sera élevée à pas moins que le maximum requis pour son fonctionnement, et l'on examinera avec soin la chaudière et ses accessoires. Tous les robinets, soupapes, coutures, boulons et rivets doivent être étanches et résister à la pression. Toutes les défectuosités doivent être réparées.

16. *Temps de l'épreuve des boulons rigides.*—Tous les boulons d'entretoise devront être éprouvés au moins une fois par mois. Ils doivent aussi être éprouvés après chaque épreuve par la pression hydrostatique.

17. *Mode d'épreuve des boulons rigides.*—L'inspecteur devra frapper chaque boulon et juger par le son ou la vibration de la plaque quels sont les boulons brisés. Si des épreuves des boulons d'entretoise sont faites lorsque la chaudière est remplie d'eau, il ne devra pas y avoir une pression de moins de cinquante livres dans la chaudière. Si la chaudière n'est pas sous pression, l'épreuve peut être faite après avoir fait égoutter toute l'eau de la chaudière, et dans ce cas la vibration de la plaque indiquera les parties brisées. La dernière épreuve est la préférable.

18. *Mode d'éprouver les boulons d'entretoise flexibles avec têtes.*—On enlèvera la tête à tout boulon d'entretoise flexible dont la tête paraît à l'extérieur, au moins une fois tous les dix-huit mois, et aussi quand l'inspecteur le jugera désirable afin de faire à fond l'inspection des boulons. Les plaques de tête du foyer devraient aussi être examinées au moins une fois par mois, afin de découvrir tout bombement ou indice de boulons brisés.

19. *Manière d'éprouver les boulons d'entretoise flexibles sans têtes.*—Les boulons d'entretoise flexibles sans têtes subiront, comme les boulons rigides, une épreuve mensuelle, et, en plus, ils subiront, une fois tous les dix-huit mois, une épreuve au moyen d'une clef anglaise avec levier; on appliquera une pression suffisante pour découvrir s'il y a rupture du boulon.

20. *Boulons d'entretoise brisés.*—Nulle chaudière ne devra rester au service lorsque deux boulons d'entretoise seront brisés ou écrasés l'un à côté de l'autre dans n'importe quelle partie du foyer ou de la chambre de combustion, ni quand trois boulons ou plus seront brisés dans un cercle de quatre pieds de diamètre, ni lorsque cinq ou plus sont brisés ou écrasés dans toute la chaudière.

21. *Trous de regard.*—Tous les boulons d'entretoise ayant moins de huit pouces posés subséquemment au 1er janvier 1912, à l'exception des boulons flexibles, devront

avoir des trous de regard de $\frac{3}{16}$ de pouce de diamètre sur $1\frac{1}{4}$ de pouce ou plus au bout extérieur. Ces trous doivent être tenus ouverts en tout temps.

22. Tous les boulons d'entretoise de moins de 8 pouces, excepté les boulons flexibles et les boulons rigides qui se trouvent en arrière des châssis et des écharpes, devront être percés pendant que la locomotive subit de grosses réparations à l'usine, et ce travail devra être achevé avant le 1er juillet 1914.

23. *Situation du manomètre.*—Toutes les chaudières auront au moins un manomètre qui indiquera exactement la pression effective. On aura soin de placer le manomètre dans un endroit frais, de façon à ce que le mécanicien puisse le lire facilement.

24. *Siphons.*—Chaque manomètre aura un siphon d'une capacité suffisante pour empêcher la vapeur de pénétrer dans le manomètre. Le raccord des tuyaux entrera directement dans la chaudière, et sera maintenu imperméable à la vapeur entre le siphon et le manomètre.

25. *Temps des épreuves.*—Les manomètres à vapeur devront être éprouvés au moins une fois tous les trois mois, et aussi chaque fois qu'une irrégularité est constatée.

26. *Mode de l'épreuve.*—Les manomètres devront être comparés avec un manomètre étalon bien exact ou une machine à éprouver à poids mort, et tout manomètre trouvé inexact devra être réparé avant de servir.

27. *Plaques.*—Une plaque de métal indiquant la pression permise sera fixée à l'extrémité de la chaudière près de la cabine du machiniste. Si la chaudière est enveloppée, l'enveloppe sera coupée de façon à ce que la plaque puisse être vue en tout temps.

28. *Numéro de la chaudière.*—Si le numéro de construction de la chaudière est connu, il sera étampé sur le dôme. Sinon, le numéro de convention qu'on adoptera en préparant le devis sera étampé sur le dôme.

29. *Soupapes de sûreté.*—Toute chaudière sera munie d'au moins deux soupapes de sûreté, la capacité desquelles devra être suffisante pour empêcher, en toutes conditions de service, une accumulation de pression de plus de 5 pour 100 au-dessus de la pression de vapeur permise.

30. *Pose des soupapes.*—Les soupapes de sûreté seront ajustées au moyen d'une jauge de façon à s'ouvrir soudain à une pression de pas plus de six livres au-dessus de la pression de vapeur permise, la jauge devant, en tous cas, être éprouvée sur une jauge étalon avant que les soupapes de sûreté soient ajustées ou qu'un changement quelconque soit fait dans leur ajustage. En ajustant des soupapes de sûreté le niveau de l'eau dans la chaudière ne doit pas être au-dessus du robinet-jauge le plus élevé.

31. *Temps de l'épreuve.*—Les soupapes de sûreté devraient être éprouvées sous vapeur au moins une fois par trois mois, et chaque fois qu'une irrégularité sera constatée.

32. *Indicateurs du niveau de l'eau et robinets-jauges.*—Toute chaudière devra être munie d'au moins un indicateur du niveau de l'eau et de trois robinets-jauges. Le robinet-jauge le plus bas et le degré le moins élevé sur l'indicateur du niveau de l'eau ne devront pos être à moins de trois pouces au-dessus de la partie la plus élevée du ciel du fourneau. Sur les chaudières maintenant en service avec robinet-jauge le plus bas et un degré moins élevé que 3 pouces sur l'indicateur du niveau de l'eau, ceux-ci seront changés à 3 pouces avant le 1er janvier 1915. Les locomotives qui ne sont pas munies d'indicateur du niveau de l'eau devront en être munies le ou avant le 1er janvier 1912.

33. *Soupapes de l'indicateur du niveau de l'eau.*—Tous les indicateurs du niveau de l'eau devront être munis de deux soupapes ou robinets d'interception, l'un au raccord supérieur, l'autre au raccord inférieur de la chaudière, et aussi d'un robinet de purge construit et placé de façon qu'il puisse être ouvert et fermé facilement à la main.

34. *Temps du nettoyage.*—Tous les robinets-jauges et les robinets indicateurs du niveau de l'eau devront être enlevés et nettoyés en ôtant tout le calcin et le dépôt lors du lavage de la chaudière.

35. Tout indicateur du niveau de l'eau devra être vidé et les robinets-jauges devront être éprouvés avant chaque voyage, et ces derniers devront être tenus dans un état tel qu'on puisse facilement les ouvrir et les fermer sans le secours d'une clef anglaise ou autre outil.

36. *Gardes d'éprouvettes de verre à l'eau et au graissage.* Toutes les éprouvettes tubulaires de l'eau et les éprouvettes de graissage doivent être munies de gardes sûres et convenables qui puissent empêcher le verre de voler en cas de bris, et ces gardes doivent être convenablement entretenues.

37. *Lampes d'éprouvettes de verre.*—Toutes les éprouvettes à l'eau doivent être munies d'une lampe convenable bien placée pour permettre au mécanicien de voir l'eau qu'il y a dans l'éprouvette.

38. Les injecteurs doivent être tenus en bon état, libres de dépôt, et doivent être éprouvés avant chaque voyage. Les arrêts de chaudière, les tuyaux de décharge, les tuyaux d'alimentation de l'eau, le boyau de la citerne et les soupapes de la citerne doivent être tenus en bon état, exempts de fissures et de substances étrangères qui puissent obstruer le passage de l'eau.

39. Les tampons de conduite doivent être pourvus au centre d'un trou d'au moins $\frac{3}{4}$ de pouce de diamètre. Quand un tube ou plusieurs sont tamponnés aux deux extrémités, les tampons doivent être reliés ensemble au moyen d'une tige d'au moins $\frac{5}{8}$ de pouce de diamètre. Les tampons des conduites doivent être enlevés et les conduites séparées au premier endroit où ces réparations peuvent convenablement se faire.

40. *Temps de lavage.*—Toutes les chaudières doivent être lavées à fond aussi souvent que l'exigent les conditions de l'eau, mais pas moins souvent qu'une fois par mois. Toutes les chaudières seront considérées comme ayant été continuellement en service entre les lavages, à moins que la date des jours où la chaudière a été hors de service n'ait été promptement attestée dans les rapports de lavage et dans le rapport de l'inspection.

41. *Enlèvement des tampons.*—Quand les chaudières sont lavées, les tampons d'arc et de barres à l'eau doivent être enlevés.

42. *Tubes à l'eau.*—Une attention spéciale doit être donnée aux tubes d'arc et aux tubes de barre d'eau, pour voir à ce qu'ils soient libres de dépôt et de sédiment.

43. *Registre du bureau.*—Il doit être tenu un registre complet de tous les lavages de chaudières de locomotives au bureau de chaque compagnie de chemin de fer. Les renseignements qui suivent doivent être consignés le jour où la chaudière est lavée.

(a) Numéro de la locomotive.

(b) Date du lavage.

(e) Signature de l'inspecteur des chaudières ou de l'employé qui a enlevé les

(d) Déclaration que les vis des robinets à jauge et les robinets à eau en verre ont été enlevés et que les robinets ont été nettoyés.

(e) Signature de l'inspecteur des chaudières ou de l'employé qui a enlevé les vis et nettoyé les robinets.

44. *Fissures sous l'enveloppe.*—Si une fissure sérieuse se développe sous l'enveloppe, un examen doit être fait et la fissure doit être localisée. Si la fissure se trouve à provenir d'un fendillement du corps cylindrique ou d'un autre défaut qui peut diminuer la sûreté, la chaudière doit être retirée du service sans retard, réparée à fond, et il doit être fait rapport qu'elle est dans un état satisfaisant avant qu'elle soit remise au service.

45. *Fissures en face du mécanicien.* Toutes les soupapes à vapeur, les robinets, les joints, les boulons, boulons d'attache et rivures doivent être tenus dans un état tel qu'ils ne laissent pas échapper de vapeur en face du mécanicien de façon à lui obstruer la vue.

46. *Rapport de l'inspection.*—Au moins une fois par mois et dans les quinze jours qui suivent chaque inspection, un rapport d'inspection suivant la formule 1, grandeur 6 pouces par 9 pouces, doit être déposée chez le fonctionnaire chef de l'exploitation de la Commission pour chaque locomotive employée par une compagnie de chemin de fer, et copie en est déposée au bureau du fonctionnaire chef de la mécanique qui a la charge de la locomotive.

47. Une copie du rapport de l'inspection mensuelle, formule n° 1 de l'annexe ci-jointe, une carte d'inspection tous les trois mois, formule n° 2 de l'annexe ci-jointe, remplies ainsi qu'il faut, doivent être placées sous verre dans un endroit en vue de la cabine de la locomotive avant que la chaudière inspectée soit mise en service.

48. Pas moins d'une fois par année et dans les dix jours qui suivent l'épreuve hydrostatique et autre, un rapport de cette épreuve indiquant l'état général de la chaudière et les réparations qui y ont été faites doit être présenté suivant la formule n° 3 de l'annexe ci-annexée, d'une grandeur de six pouces sur neuf, au bureau du fonctionnaire chef de l'exploitation de la Commission, et une copie en est déposée au bureau du fonctionnaire chef de la mécanique qui est chargé de la locomotive. Le rapport mensuel n'est pas requis pour le mois où le rapport est déposé.

49. *Carte de spécification.*—Une carte de spécification de la grandeur de 8 x 10½ pouces, formule 4 de l'annexe ci-annexée, contenant les résultats des calculs faits pour déterminer la pression ouvrière et les autres données nécessaires, doit être produite au bureau du fonctionnaire chef de l'exploitation de la Commission pour chaque chaudière de locomotive. Une copie doit être produite au bureau du fonctionnaire chef de la mécanique qui est chargé de la locomotive. Chaque carte de spécification doit être vérifiée par le mécanicien qui a fait les calculs et aprouvée par le fonctionnaire-chef de la mécanique. Ces cartes de spécification sont produites aussitôt que le permettent l'examen à fond et les calculs exacts. Quand il y a de disponibles des dessins des chaudières, les données pour la dite carte de spécification, formule 4, peuvent être pris des dessins, et ces cartes de spécification doivent être complétées et expédiées avant le 1er juillet 1912. Dans les cas où il n'y a pas de dessins exacts, les données requises doivent être obtenues à la première occasion quand des réparations générales sont faites ou quand les conduites sont enlevées. Les cartes de spécifications doivent être expédiées dans le mois qui suit l'examen, et tous les examens doivent être complétés et les cartes de spécification être produites avant le 1er juillet 1915, les conduites ayant été enlevées, s'il le faut, pour permettre à l'examen de se faire avant cette date.

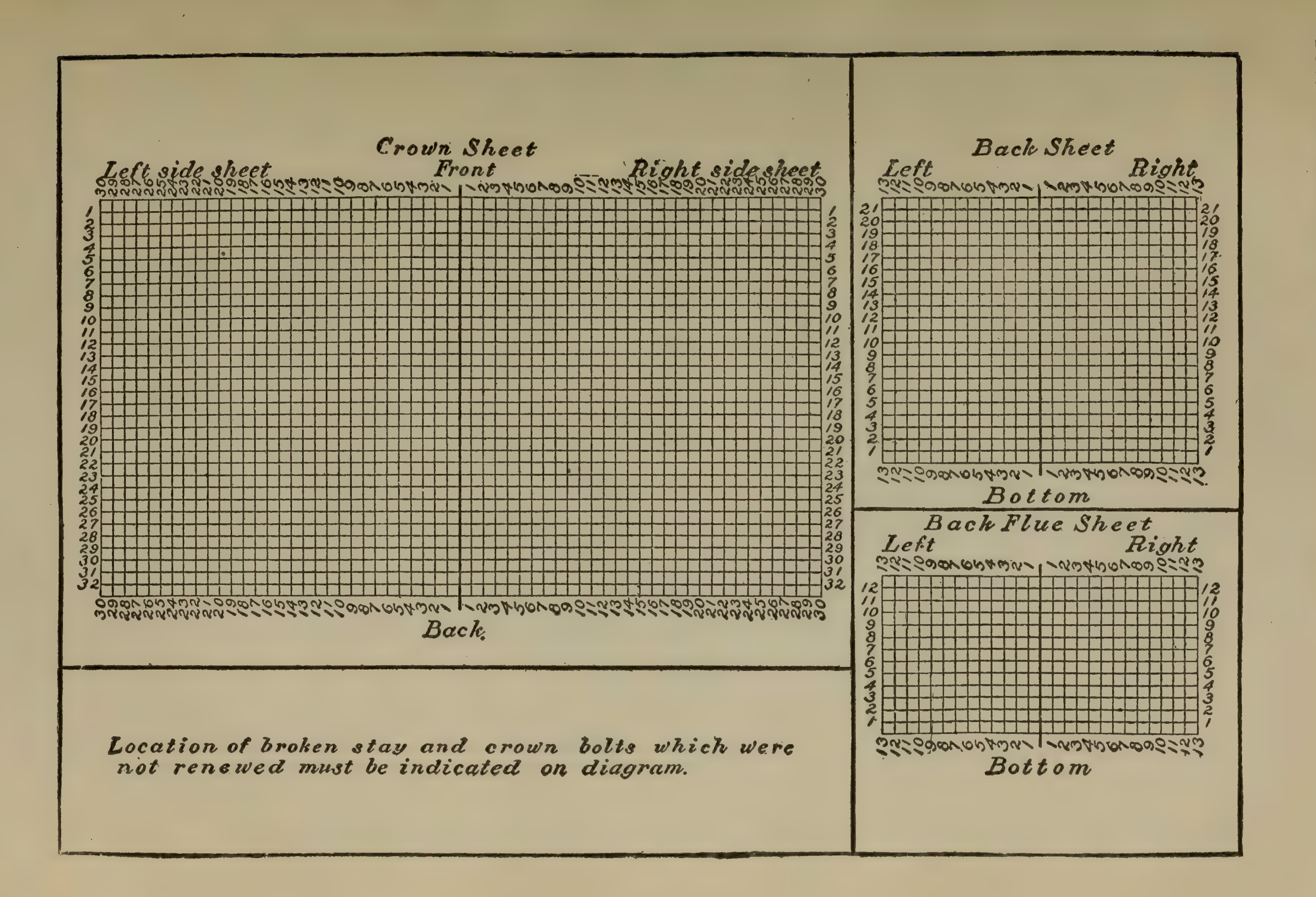
50. Dans le cas où il survient un accident, provenant du manquement pour une cause quelconque d'une chaudière de locomotive ou de quelqu'un de ses accessoires, qui a pour résultat des blessures sérieuses ou la mort à une ou plusieurs personnes, le voiturier qui possède ou exploite cette locomotive doit immédiatement transmettre par le télégraphe au fonctionnaire chef de l'exploitation de la Commission, à son bureau à Ottawa, Ontario, un rapport de cet accident, en indiquant la nature, l'endroit où il s'est produit, et celui où la locomotive peut-être inspectée, lequel télégramme sera immédiatement confirmé par le poste, au moyen d'un rapport détaillé complet de cet accident, en indiquant les causes autant que l'on pourra s'en assurer, et donnant la liste complète des tués ou des blessés.

51. Chaque compagnie de chemin de fer qui contreviendra aux stipulations de cette ordonnance sera passible d'une amende de $100 pour chacune des dites contraventions.

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20c



RAPPORT MENSUEL DES REPARATIONS ET DE L'INSPECTION DES CHAUDIERES DE LOCOMOTIVES.

Formule de chaudière n° 1.

Mois de..................191 .

Locomotive { Numéro.........................
Lettres initiales....................

..........................Compagnie.

En conformité de l'ordonnance de la Commission et des règles et instructions promulguées pour son exécution, je certifie par la présente attestation que le.................., 191...., à................, j'ai inspecté la chaudière de la locomotive n°..........et ses accessoires exploités par la compagnie................; que tous les défauts révélés par la dite inspection ont été réparés, sauf ainsi qu'il est noté au dos du présent rapport; que, au mieux de ma connaissance et de ma croyance, la dite chaudière et ses accessoires sont dans un état convenable pour servir, et qu'il est sûr de les exploiter avec une pression de vapeur de...........livres au pouce carré.

1. Soupapes du sûreté posées à.......liv.......liv.......liv., le ....191 .
2. Soupapes de sûreté éprouvées et laissées en bonne condition le..........191 .
3. La chaudière a-t-elle été lavée et les pivots des robinets de jauge et des robinets d'éprouvettes d'eau ont-ils été enlevés et les robinets ont-ils été nettoyés?
4. Les deux injecteurs ont-ils été éprouvés et laissés en bon état?
5. Toutes les fissures de vapeur ont-elles été réparées?
6. Condition des conduites et des couvertures de la boîte à feu.
7. Condition des boulons d'arrêt et des arrêts du couronnement.
8. Nombre des boulons d'arrêt et des arrêts de couronnement renouvelés.
9. Condition des tubes d'arc ou des tubes de barre d'eau, s'il en a été employé.
10. Date de l'épreuve hydrostatique antérieure..............191 .

........................*Inspecteur.*

Province de.........................}
Comté de.........................}

Je certifie présentement que, au mieux de ma connaissance et croyance, le rapport qui précède est correct.

...........................*Fonctionnaire en charge.*

Formule de chaudière n° 2.

CARTE D'INSPECTION TRIMESTRIELLE POUR LE CABRIOLET DE LOCOMOTIVE.

....
(Nom du chemin de fer.)

Je certifie présentement que la chaudière et les accessoires de la locomotive n°........exploitée par la compagnie de chemin de fer ci-dessus désignée, ont été inspectés le..........191 , ainsi que le requiert l'ordonnance de la Commission.

Les soupapes de sûreté et les jauges de vapeur ont été éprouvées le........191 .
La dernière épreuve hydrostatique a été faite le........................191 .

....

....

Inspecteur.

NOTE.—Cette carte doit être renouvelée dans les trois mois qui suivent la date de l'inspection ci-dessus.

Formule de chaudière n° 3.

RAPPORT ANNUEL D'INSPECTION ET DE REPARATION DE CHAUDIERE DE LOCOMOTIVE.

Compagnie..........................

Locomotive. { Numéro.........................., Lettre initiale...................... }

En conformité de l'ordonnance de la Commission et des règles et instructions proclamées pour sa mise à exécution, je certifie présentement que le..............191 , à................., j'ai inspecté la chaudière de la locomotive n°........, et ses accessoires, exploités par la compagnie......................, que tous les défauts révélés par la dite inspection ont été réparés, sauf ce qui est noté au dos du présent rapport; que, au mieux de ma connaissance et croyance, la dite chaudière et ses accessoires sont dans un état convenable pour le service, et qu'il est sûr de les exploiter avec une pression de vapeur de...........livres au pouce carré.

1. Date de l'épreuve hydrostatique antérieure..................191 .
2. Date de l'enlèvement antérieur des conduites.................191 .
3. Date de l'enlèvement antérieur de l'enveloppe du corps cylindrique......191 .
4. Date de l'enlèvement antérieur des tampons des entretoises flexibles....191 .
5. Toutes les conduites ont-elles été déplacées?..........................
6. Nombre de conduites enlevées...
7. Toute l'enveloppe de la boîte à feu a-t-elle été enlevée?....................
8. Toute l'enveloppe du corps cylindrique a-t-elle été enlevée?................
9. Les tampons ont-ils été enlevés de toutes les entretoises cylindriques?........
10. La calotte du dôme et le tuyau du bout du régulateur ont-ils été enlevés.
11. La pression d'épreuve hydrostatique de.............livres a été appliquée.
12. Les deux injecteurs ont-ils été éprouvés et laissés en bon état?.............
13. Les manomètres de vapeur ont-ils été éprouvés et laissés en bon état..........
14. Les soupapes de sûreté posées pour se déverser à........livres........livres ....livres...
15. La chaudière a-t-elle été lavée; et les robinets des éprouvettes de l'eau et les robinets du manomètre ont-ils été nettoyés...........................
16. Toutes les fissures de vapeur ont-elles été réparées?........................
17. Nombre des appuis brisés et des entretoises renouvelées.
18. Condition de l'extérieur du corps cylindrique..............................
19. Condition de l'intérieur du corps cylindrique...............................
20. Condition des côtés de la boîte à feu et des conduites.......................
21. Condition des tubes à arc..
22. Condition des tubes de barre d'eau..
23. Condition des appuis transversaux..
24. Condition des appuis de gorge..

25. Condition des appuis de renvoi........................
26. Condition des barres de couronnement, des tirants et des boulons............
27. Condition des tirants du dôme........................
28. Condition des tirants d'arrière-tête........................
29. Condition des tirants de la tôle d'avant des tubes........................

Je certifie par le présent rapport que, au mieux de ma connaissance et croyance, le rapport qui précède est correct.

Province de........................ }
Comté de........................ } ....*Inspecteur.*

............*Fonctionnaire en charge.*

Formule de chaudière 4.

CARTE DE SPECIFICATION POUR LA LOCOMOTIVE N°—

Possédée par la compagnie de chemin de fer..................

Exploitée par la compagnie de chemin de fer..................

Constructeur..................
N° du constructeur sur la chaudière......
Date de la construction..............
Endroit de la construction..........
Type de la chaudière..................
Matières des tôles du corps cylindrique ..
Matériel des rivets..................
Dôme, où il est situé..................
Surface de grille en pieds carrés........
Hauteur de l'inscription la plus haute de l'éprouvette manometrique au-dessus de la tôle de couronnement............
Hauteur du robinet de jauge le moins élevé au-dessus de la tôle du couronnement. . .
Tubes de barres d'eau, diam. ext........
épaisseur........................
Tubes d'arc, diam. ext..............
épaisseur........................
Tubes de chauffe, nombre............
Tubes de chauffe, diam. ext............
longueur........................
Soupapes de sûreté—

N° Grosseur. Fabrication. Style.

....
....
....

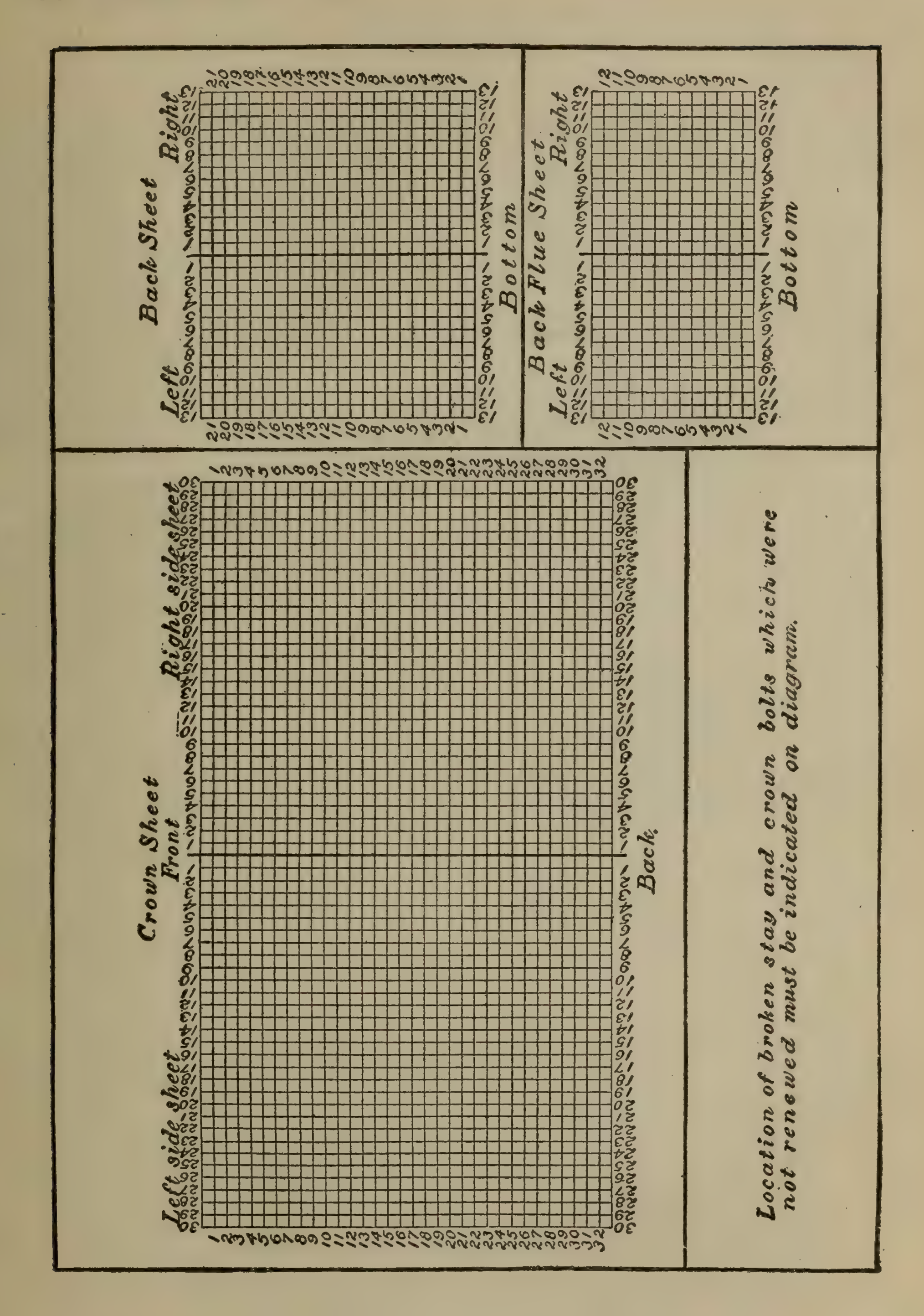
Contretoisures de la boîte à feu, diam. ext.
............espacées..........X....
....
Entretoises de la chambre de combustion, diam. ext........................
Entretoises de la chambre de combustion..

Appuis de couronnement, diam. ext.....
......sommet.........fond.....
Appuis de couronnement, espacés.......
......X..................
Rivets de barre de couronnement, diam. ext......sommet...... fond.....
Rivets de barre de couronnement, espacés.
.............X..............
Espace d'eau au cercle de la boîte à feu, côtés......arrière......avant.....
Largeur de l'espace d'eau à côté de la boîte à feu mesurée à la ligne du centre de l'avant de la chaudière...arrière...
Feuilles de corps cylindriques—
Tube d'avant.......épaisseur......
1er cours.......épaisseur....1 diam.
2e cours......épaisseur.....1 diam.
3e cours......épaisseur......1 diam.

NOTE: Quand les cours ne sont pas cylindriques, donner le diam. intérieur à chaque bout.

Boîte à feu—
Epaisseur des tôles—
Tube.....épaisseur.....côté...
Porte..................
Chambre de combustion..........
Gorge du dedans (si la tôle du tube est en deux morceaux)........
Boîte à feu extérieure—
Epaisseur des tôles—
Gorge..........arrière.........
Toiture.........côtés..........
Dôme, diam. extérieur...............
Epaisseur de la tôle...........

espacées......X.................base.................chemise.


Back Sheet
Right
Left
Bottom
Back Flue Sheet
Right
Left
Bottom
Crown Sheet
Front
Back
Right side sheet
Left side sheet
Location of broken stay and crown bolts which were not renewed must be indicated on diagram.

Vous a-t-on fourni les notes authentiques des épreuves du matériel qui a servi à la chaudière?

.. ..

Les notes produites au bureau du.. .. ..de la compagnie.. .. .. indiquant que la plus petite force de tension des tôles dans le corps cylindrique de cette chaudière est:—

1e cours.................livres au pouce carré.
2e cours.................livres au pouce carré.
3e cours.................livres au pouce carré.

Le corps cylindrique de la chaudière est-il cylindrique partout?.. .. ..
Si le corps cylindrique est aplati, indiquez-en l'endroit et la quantité.. .. .. ..

.. ..

Toutes les parties en sont-elles bien appuyées?.. .. ..
Le dôme et les autres ouvertures sont-elles suffisamment renforcées?.. .. ..

.. ..

La chaudière est-elle munie de tampons fusibles?.. .. ..
Faire le dessin d'opération ici, ou joindre les dessins des sutures longitudinales ou circonférentielles employées dans le corps cylindrique, indiquant sur quels cours elles ont été pratiquées, et donner la résistance calculée de la suture longitudinale la plus faible.

Les tensions *maxima* à la pression ouvrière admise se sont trouvées, après le calcul, être celles qui suivent:

Entretoises à la racine du fil .. ..
livres au pouce carré.
Entretoise à la section réduite .. .. ..
.. ..par pouce carré.
Appuis de couronnement, ou rivets de barre de couronement à la racine du fil au plus petit bout, sommet.
.. ..
livres au pouce carré.. .. ..
Appuis de couronnement, ou rivet de barre de couronement à la racine du fil au plus petit bout, fond.
.. ..
livres au pouce carré.

Tirants ronds ou rectangulaires .. .. livres du pouce carré.
Tirants à goussets.. .. .. ..livres au pouce carré.. .. ..
Tension de fendillement sur les rivets .. livres au pouce carré.. .. ..
Tension sur la section nette de la plaque dans la suture longitudinale qui a le moins de force.. .. .. ..livres au pouce carré.

Les dimensions et les données provenant de la locomotive ont été fournies par.. .. ..Les données sur lesquelles les calculs ci-dessus ont été faits ont été obtenues du dessin N°.. .. ..en date du.. .. ..fourni par la compagnie.

.. ..*Ingénieur mécanicien.*

Copie de cette ordonnance a été adressée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission.

La circulaire qui suit a été, le 16 janvier 1912, publiée sous l'autorité de la Commission, relativement à l'ordonnance n° 14115.

A. D. Cartwright,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire, Ottawa.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

16 JANVIER 1912.

Circulaire N° 79.

Liasse 16513. Inspection et épreuve des chaudières de locomotives et accessoires.

J'ai instruction de la Commission de vous aviser que dans les locomotives de construction américaine qui circulent dans le service international entre les Etats-Unis et le Canada, il n'est pas nécessaire d'afficher dans le cabriolet de ces locomotives le certificat requis aux termes du paragraphe 47 de l'ordonnance de la Commission N° 14115, en date du 14 juillet 1911, pourvu que le certificat requis par l'*Interstate Commerce Commission* ou la Commission du service public de New-York soit affiché dans le cabriolet de ces locomotives.

J'ai aussi instruction de vous aviser que pour ce qui est des locomotives de construction américaine qui circulent dans le dit service international, la formule employée pour faire rapport à l'*Interstate Commerce Commission* ou à la Commission du service public de New-York, lors de l'inspection des locomotives, peuvent être employées pour faire rapport à la Commission des chemins de fer pour le Canada, ainsi que le requiert le paragraphe 46 de la dite ordonnance n° 14115.

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire C. des ch. de fer.

Aussi relativement à l'ordonnance générale, la Commission du 12 février 1912 a rendu l'ordonnance qui suit:

Ordonnance n° 15947.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

LUNDI, le 12ième jour de février 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*
D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN EXECUTION des pouvoirs qui lui sont attribués, et pour la mise en vigueur de l'ordonnance de la Commission n° 14115, au sujet des règles et des règlements pour l'inspection des chaudières de locomotives. Liasse 16513, partie III.

IL EST PRESENTEMENT ORDONNE que toutes des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission produisent au bureau du fonctionnaire chef de la Commission sous trente jours de cette date, une liste indiquant le numéro de toutes les locomotives possédées ou louées par elles; et produisent aussi de temps en temps entre les mains du fonctionnaire chef de la Commission une liste des numéros de toutes les locomotives additionnelles qui peuvent être achetées, avoir été construites ou louées par les dites compagnies de chemin de fer.

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

Examinée et attestée comme copie véritable sous le régime de l'article 23 de la loi des chemins de fer.

C. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la commission des chemins de fer pour le Canada.

OTTAWA 15 février, 1912.

Les renseignements demandés par cette ordonnance n'ayant pas été fournis dans le délai prescrit par cette ordonnance, sous l'autorité de la Commission, le 26 mars 1912, a été émise la lettre circulaire qui suit adressée à toutes les compagnies de chemin de fer soumises à sa juridiction:

26 MARS 1912.

CHER MONSIEUR,—Je désire attirer votre attention sur le fait que les fonctionnaires chargés de votre département de la mécanique ne se conforment pas à l'ordonnance de la Commission n° 14115, portant la date du 14 juillet 1911, au sujet de l'inspection des chaudières de locomotives.

Voulez-vous avoir la bonté de nous renseigner sans retard quant à la cause du retard survenu dans l'expédition de ces rapports.

Et de nous dire aussi qu'elles démarches vous faites pour que les rapports demandés nous parviennent avec promptitude à l'avenir.

Votre tout dévoué,

(Signé) A. J. NIXON,
Fonctionnaire chef de l'exploitation.

Il est à espérer que les renseignements demandés nous seront remis au futur sans retard.

CROISEMENTS NORMAUX DE TUYAUX.

Dans le but de faciliter le posage et l'entretien de tuyaux à l'eau et d'autres tuyaux sous les chemins de fer, la Commission, sur le rapport de son ingénieur en chef, a émis, le 10 avril, les ordres généraux qui suivent:

Ordre n° 13494, 19 avril 1911.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

REGLES POUR LES TUYAUX QUI TRAVERSENT LES CHEMINS DE FER.

Règlements normaux concernant les croisements de tuyaux sous les chemins de ger. Approuvés par l'ordonnance de la Commission n° 13494, en date du 19 avril 1911.

Tuyaux d'égout:—

1. Les égouts sous les voies des chemins de fer doivent être construits de brique dure posée dans du mortier de ciment, ou de tuyau de grès normal, ou de la matière que peut au besoin prescrire la Commission. Si l'on se sert de tuyau de grès normal vitrifié, les joints doivent être convenablement assujétis dans du mortier de ciment, et

le tuyau qui gît sous chaque rail et sur une distance de quatre pieds du côté extérieur de la voie, être déposé dans du béton d'une " épaisseur de quatre pouces " en dessous et tout autour du dit tuyau.

Le sommet de l'égout (brique ou tuyau) doit, chaque fois que la chose est possible, être au-dessous de la ligne de la gelée et d'au moins quatre pieds au-dessous de la base du rail. Quand ceci ne peut se faire sans imposer une courbure à l'égout, il doit être pris des précautions pour renforcer et protéger l'égout.

Tuyaux à eau:—

2. Tous les tuyaux à eau en dessous de la voie d'un chemin de fer doivent être de la norme de la société canadienne des ingénieurs civils, convenablement assujétis aux joints; et le sommet du tuyau doit être au-dessous de la ligne de la gelée et d'au moins 4 pieds au dessous de la base du rail.

Tuyaux ou gaz manufacturé:—

3. Tous les tuyaux pour transporter le gaz manufacturé sous la voie d'un chemin de fer doivent être des tuyaux à gaz normaux, convenablement ajustés aux joints; et le sommet du tuyau doit être au-dessous de la ligne de la gelée, et d'au moins 4 pieds au-dessous de la base du rail.

Tuyaux pour l'huile et le gaz naturel:

4. Tous les tuyaux pour transporter de l'huile ou du gaz naturel sous une voie de chemin de fer doivent être d'acier ou de fonte, ou de telle autre matière que pourra au besoin prescrire la Commission, éprouvés à une pression de 1,000 livres au pouce carré si le tuyau à gaz ou le tuyau principal est une ligne de haute pression, et à une pression de 300 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal est une ligne de basse pression, et le dit tuyau à huile ou à gaz naturel doit être renfermé dans un autre tuyau de grandeur et de force suffisantes pour le protéger convenablement; le sommet du tuyau doublure doit être au-dessous de la ligne de la gelée et à au moins 4 pieds au-dessous de la base du rail.

5. Tout le travail se rattachant au posage, à l'entretien, au renouvellement et à la réparation du dit tuyau, et à la surveillance constante de ce tuyau, doit être exécuté par la partie requérante, et tous les frais et dépens ainsi encourus sont supportés et acquittés par elle; mais aucun travail ne peut être fait en aucun temps de façon à entraver, à retarder ou à gêner d'une manière quelconque l'exploitation de l'un des trains ou du trafic de la compagnie de chemin de fer ou d'une autre compagnie qui se sert du dit chemin de fer.

6. La partie requérante doit en tout temps entretenir le dit tuyau en bon ordre et en bonne condition d'opération, et de façon à ce qu'en aucun temps il ne soit causé de dommages aux biens de la compagnie de chemin de fer, ou à ce que l'une quelconque de ses voies ne soit obstruée ou que l'utilité ou la sûreté de ces voies pour les fins du chemin de fer ne soit entravée, ou la pleine jouissance de ces voies ainsi que par le passé par la compagnie de chemin de fer ou autre compagnie qui se sert du dit chemin de fer, ne soit gênée d'une façon quelconque.

7. Avant le commencement du travail de poser, de renouveler ou de réparer le dit tuyau, la partie requérante doit donner au surintendant local de la compagnie de chemin de fer un avis antérieur par écrit d'au moins quarante-huit heures, de façon à permettre à la compagnie de chemin de fer de nommer un inspecteur pour qu'il voie à ce que le travail soit exécuté d'une manière qui sous tous les rapports se conforme à ces règlements. Les appointements de cet inspecteur ne dépasseront pas $3 par jour, que soldera la partie requérante, sauf dans le cas d'une corporation municipale qui désire poser un tuyau sous le chemin de fer dans une grande route qui est antérieure d'existence au chemin de fer. En ce cas c'est la compagnie de chemin de fer qui rétribue son propre inspecteur.

8. La partie requérante doit assumer tous les risques d'accidents, perte, dégâts ou dommage de quelque nature qu'ils soient qui peuvent se présenter ou être causés de quelque manière par suite de la négligence de la partie requérante, de ses serviteurs ou agents, relativement au posage, à l'entretien, à la réfection ou à la réparation du dit tuyau ou à l'emploi de ce tuyau, ou par l'omission de la part de la partie requérante, ou de ses serviteurs ou agents, d'observer en tout temps et d'exécuter pleinement et sous tous les rapports les termes et conditions de ces règlements, et en être responsable.

9. Si un différend s'élève entre la partie requérante et la compagnie de chemin de fer au sujet des termes et conditions, ou au sujet de la manière dont le dit tuyau se pose, s'entretient, se renouvelle ou se répare, ce différend doit être référé à un ingénieur de la Commission, dont la décision sera définitive et obligatoire pour toutes les parties.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

Ordonnance générale n° 13493.

MERCREDI, 19 avril A.D. 1911.

DANS L'AFFAIRE DE l'article 250 de la loi des chemins de fer pour le croisement de tuyaux sous les voies des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction et sujettes au contrôle de la Commission.

L'hon. M. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

M. D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

L'hon. M. M. E. BERNIER, *sous-chef de la Commission.*

M. JAMES MILLS, *commissaire.*

M. S. J. MCLEAN, *commissaire.*

Dossier n° 9473.

En exécution des pouvoirs attribués à la Commission sous le régime des articles 20 et 250 de la loi des chemins de fer et de tous les pouvoirs qu'elle possède à cet égard—

Sur le rapport et la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission—

IL EST ORDONNE:

1. Que les conditions et spécifications soumises dans l'annexe jointe à la présente ordonnance sous le titre: "Règlements nouveaux concernant les croisements de tuyaux sous les chemins de fer", seront et elles sont présentement adoptées et confirmées comme étant les conditions et spécifications applicables au posage ou à l'entretien de (*a*) tuyaux d'égout, (*b*) tuyaux à l'eau, (*c*) tuyaux pour le gaz manufacturé, ou (*d*) tuyaux pour l'huile et le gaz naturel sous les chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission.

2. Toute ordonnance de la Commission qui accorde la permission de poser ou d'entretenir des tuyaux d'écoulement sous le chemin de fer, et qui réfère aux "Règlements nouveaux concernant les croisements de tuyaux sous les chemins de fer", soit réputée contenir une référence aux conditions et spécifications énoncées dans la dite annexe.

3. Toute ordonnance de la Commission accordant la permission de poser ou d'entretenir un tuyau ou des tuyaux en travers d'un chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission sera, à moins qu'il n'y ait d'expression contraire, censée être une ordonnance pour permission de poser et d'entretenir ces tuyaux sous le régime et en conformité des dites conditions et spécifications, lesquelles conditions et spécifications seront considérées comme comprises dans cette ordonnance, sans qu'il y soit spécialement référé, subordonnément toutefois aux changements et variations de ces conditions et spécifications exprimés dans la dite ordonnance.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission
des chemins de fer pour le Canada.

En outre de l'ordonnance qui précède, la Commission a émis le 26 mai 1911, une autre ordonnance générale dans les termes qui suivent:—

Ordonnance générale n° 13731.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

VENDREDI, 26 mai 1911.

Dans l'affaire de l'article 250 de la loi des chemins de fer, et du posage et de l'entretien de tuyaux à eau et d'autres tyaux sous les chemins de fer.

Dossier 9473.

L'hon. M. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

M. D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

L'hon. M. M. E. BERNIER, *sous-chef de la Commission.*

M. JAMES MILLS, *commissaire.*

M. S. J. MCLEAN, *commissaire.*

Attendu que, dans le but de se dispenser de la nécessité d'une ordonnance de la Commission dans les cas où des tuyaux à eau ou autres sont posés sous les chemins de fer, le dit article 250 de la loi des chemins de fer a été modifié par l'article 8 de la loi modificatrice de la loi des chemins de fer, sanctionnée le 19 mai 1911, par l'addition du paragraphe qui suit:—

"4. Une ordonnance de la Commission n'est pas nécessaire lorsque les conduites d'eau ou autres tuyaux doivent être posés ou entretenus sous le chemin de fer, avec le consentement de la compagnie de chemin de fer, et conformément aux règlements généraux, plans ou devis adoptés ou approuvés pour ces objets par la Commission."

EN CONSEQUENCE, IL EST ORDONNE que les règlements nouveaux concernant les croisements de tuyaux sous les chemins de fer approuvés par l'ordonnance de la Commission n° 13494, en date du 19 avril 1911, soient et ils sont présentement adoptés et approuvés en exécution de la dite modification.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission
des chemins de fer pour le Canada.

On remarquera que conformément à cette ordonnance en dernier lieu mentionnée il n'est pas nécessaire que les parties fassent une demande spéciale à la Commission pour une ordonnance, ce qui facilite le travail du posage et de l'entretien des tuyaux sous les chemins de fer, qui autrement aurait pu être retardé.

SPECIFICATIONS NORMALES POUR CROISEMENT DE FILS.

L'article 4 du chapitre 50 des Statuts du Canada, 1910, ayant été abrogé et remplacé par l'article 7 de la loi modificatrice, la Commission a émis l'ordonnance générale qui suit s'y rapportant:

Ordonnance générale n° 13732.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

VENDREDI, le 26 mai 1911.

DANS L'AFFAIRE de l'article 246 de la loi des chemins de fer, et du posage et de l'entretien de croisements de fils au-dessus des chemins de fer;

ET DANS L'AFFAIRE de l'ordonnance de la Commission n° 10637, en date du 17 mai 1910, dossier 9690, cause 4704, partie 2.

L'hon. J. P. MABEE, chef de la Commission.

D'ARCY SCOTT, chef adjoint de la Commission.

L'hon. M. E. BERNIER, sous-chef de la Commission.

JAMES MILLS, commissaire.

S. J. MCLEAN, commissaire.

ATTENDU QUE par l'article 7 de la loi modificatrice de la loi des chemins de fer, sanctionnée le 19 mai 1911, l'article 4 du chapitre 50 des lois de 1910 est abrogé, et la disposition qui suit est édictée comme paragraphe 5 de l'article 246 de la loi principale:

"5. Une ordonnance de la Commission n'est pas nécessaire lorsque des fils métalliques ou d'autres conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique doivent être posés ou entretenus au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer ou au-dessus ou au-dessous d'autres fils ou conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique avec le consentement de la compagnie de chemin de fer ou de la compagnie qui possède ou contrôle ces fils conducteurs en dernier lieu mentionnés, conformément à tous règlements généraux, plans ou devis adoptés ou approuvés pour ces objets par la Commission."

EN CONSEQUENCE, IL EST ORDONNE que les "devis normaux et les conditions pour les croisements de fils métalliques" approuvés par ordonnance de la Commission n° 8382 en date du 7 octobre 1909, soient et ils sont présentement adoptés et approuvés dans le sens de la dite modification.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que la dite ordonnance de la Commission n° 10637 en date du 17 mai 1910, soit, et elle est présentement rescindée.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

Copie de cette ordonnance a été imprimée et adressée par la poste à toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, aussi bien qu'aux parties intéressées.

REGLES GENERALES DES TRAINS ET DE L'ENCLANCHEMENT DES SIGNAUX.

Demande ayant été faite à la Commission par les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une modification des règles générales des trains et de l'enclenchement des signaux approuvées par la Commission par l'ordonnance n° 7563 la Commission sur le rapport et la recommandation de son fonctionnaire chef de l'exploitation, a émis le 20 juillet 1911 l'ordonnance qui suit modifiant la dite ordonnance n° 7563.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

JEUDI, le 20 juin 1911.

DANS L'AFFAIRE de la demande conjointe des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, sous le régime des articles 29, 30, 268 et 269 et des autres articles de la loi des chemins de fer qui peuvent s'appliquer, pour une modification des règles générales des trains et de l'enclenchement, approuvées par la Commission par l'ordonnance n° 7563, en date du 12 juillet 1909. Dossier 4135.15.

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

S. J. MCLEAN, *commissaire.*

APRES LECTURE de ce qui est allégué au soutien de la demande, et sur le rapport et la recommandation du fonctionnaire chef de l'exploitation de la Commission—

IL EST ORDONNE que les dites règles générales des trains et de l'enclenchement soient et elles sont présentement modifiées par le retranchement des règles qui suivent, marquées "Règles retranchées", et leur remplacement par les dispositions qui suivent, marquées "Règles en remplacement":—

Règles à remplacer.	*Nouvelles règles en remplacement.*
Signal de block d'entrée et signal de protection de la gare, et signal des ordres dn train.	
Bras de sémaphore 60° de l'horizontale ou un disque retiré indique "Avancez". Position de nuit, une lumière verte est exhibée.	Bras de sémaphore 60° ou 90° au-dessus de l'horizontale ou un disque retiré indique "Avancez". Position de nuit, une lumière verte est exhibée.
Signal de block de distance.	
Bras de sémaphore levé horizontal ou un disque exhibé indique "Avancez avec soin prêt à arrêter au signal d'Entrée". Position de nuit, une lumière jaune est exhibée.	Bras de sémaphore levé à 45° au-dessus de l'horizontale ou un disque exhibé indique "Avancez prêt à arrêter au prochain signal. "Position de nuit, une lumière jaune est exhibée."
Bras de sémaphore 60° de l'horizontale ou un disque retiré indique: "Avancez". Position de nuit, une lumière verte est exhibée.	Bras de sémaphore 60° au-dessous ou 90° au-dessus de l'horizontale ou un disque retiré indique: "Avancez". Position de nuit, on exhibe une lumière verte.

Signaux d'enclenchement—Signal d'entrée.

Bras de sémaphore 60° de l'horizontale, indique: "Avancez". Position de nuit, une lumière verte est exhibée.

Bras de sémaphore 60° au-dessous ou 90° au-dessus de l'horizontale indique: "Avancez". Position de nuit, une lumière verte est exhibée.

Signaux d'enclenchement—Signal de distance.

Bras de sémaphore posé horizontalement indique: "Avancez avec précaution prêt à arrêter au signal d'Entrée". Position de nuit, on exhibe une lumière jaune.

Bras de sémaphore 60° de l'horizontale indique: "Avancez". Position de nuit, une lumière verte est exhibée.

Bras de sémaphore reposant à 45° au-dessus de l'horizontale indique "Avancez, prêt à arrêter au premier signal". Position de nuit, une lumière jaune est exhibée.

Bras de sémaphore 60° au-dessous ou 90° au-dessus de l'horizontale indique "Avancez". Position de nuit une lumière verte est exhibée.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

LIMITATION DE LA HAUTEUR DES FOURGONS A MARCHANDISES.

Suggestion ayant été faite à la Commission par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, que la question de la limitation de la hauteur des fourgons à marchandises soit prise en considération, et qu'une occasion soit donnée à la compagnie de chemin de fer de discuter la question à une audition devant la Commission, la Commission, le 15 mars, a émis la circulaire qui suit:

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

OTTAWA, 15 mars 1911.

Dossier 19632. Limitation de la hauteur des fourgons à marchandises.

CHER MONSIEUR,—Ordre m'a été donné de vous informer qu'aux séances d'exploitation de la Commission à être tenues à Ottawa, mardi le 4 avril, commençant à dix heures du matin, la Commission va s'occuper de la question de limiter la hauteur des fourgons à marchandises, et qu'une occasion va être donnée aux compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction de discuter la question à fond.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

La question, par conséquent, est venue pour discussion aux dites séances de la Commission le 4 avril, en présence des avocats des compagnies de chemin de fer intéressées, et le jugement a été réservé. Subséquemment, le jugement de la Commission a été rendu par le chef adjoint de la commission Scott, le 3 janvier 1912, lequel jugement est dans les termes qui suivent:

LIMITATION DE LA HAUTEUR DES FOURGONS.

Dossier 16932.

AUDITION À OTTAWA, 4 avril 1911.

Le chef adjoint de la Commission:

A la suggestion de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Commission, à ses séances d'avril dernier, s'est occupée, avec les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction, de la question d'à-propos de limiter la hauteur des fourgons sur les chemins de fer du Canada.

A l'heure actuelle il n'y a pas de wagons canadiens qui aient une plus grande hauteur que treize pieds six pouces du sommet du rail à la planche du couronnement; mais, d'après les assertions fournies par la Compagnie du Grand-Tronc, il y a aux Etats-Unis vingt-huit mille neuf cent soixante-trois (28,963) fourgons à bagages dont la hauteur excède treize pieds six pouces. Quelques-uns de ces fourgons ont plus de quinze pieds de hauteur.

Il n'y a pas de limitation générale à la hauteur des fourgons à marchandises aux Etats-Unis.

Sous le régime de l'article 256, part. 3, de la loi des chemins de fer, excepté s'il y a permission de la Commission, l'espace entre le niveau du rail et la partie la plus basse de toute construction au-dessus de la voie doit être de vingt-deux pieds six pouces pour toutes les constructions exécutées le 1er février 1904.

Si les fourgons à marchandises sur les chemins de fer canadiens étaient limités à une hauteur de treize pieds six pouces, les dispositions de l'article de la loi dont il vient d'être parlé pourraient être modifiées de façon à obtenir une réduction d'au moins deux pieds dans la hauteur des constructions au-dessus des rails de chemin de fer. Ceci signifierait une épargne extraordinaire dans le coût des ponts qui supportent les grandes routes au-dessus des chemins de fer, et aiderait la Commission à continuer sa manière d'agir pour l'abolition des croisements à niveau partout où la chose est possible.

Un autre grand avantage que l'uniformité de la hauteur des fourgons à marchandises assurerait serait l'établissement d'un plancher de sommet de train virtuellement de niveau pour la manœuvre des employés de trains qui mettent les trains de marchandises en opération. Aussi, au point de vue du trafic, si la hauteur des fourgons de marchandises devenait uniforme, le chargement minimum sur la base de la capacité cubique, au lieu de la longueur du wagon, ainsi qu'elle est actuellement suivie, pourrait plus facilement être établi. Ceci, je crois, se trouverait une base plus équitable, et aurait des avantages pour au moins les expéditeurs d'articles volumineux.

En considérant ces avantages, j'aimerais à voir limiter ainsi qu'il est suggéré la hauteur des fourgons à marchandises; mais cela peut le mieux être accompli par arrangement entre les compagnies de chemin de fer elles-mêmes; et, d'ici à ce qu'il se conclue un arrangement de cette nature, je ne crois pas qu'action doive être prise par la Commission.

Il y a en usage au Canada un grand nombre de fourgons à marchandises des Etats-Unis. Des vingt-huit mille neuf cent soixante-trois fourgons qui ont plus de treize pieds six pouces de hauteur, six mille huit cent trente-deux ont circulé sur les rails du Grand-Tronc en 1910. Le Michigan-Central et d'autres chemins transportent un grand nombre de fourgons des Etats-Unis en Canada.

Bien qu'il n'y ait pas de limitation générale de la hauteur des fourgons aux Etats-Unis, il y aurait un grand désavantage pour les intérêts de nos chemins de fer à limiter la hauteur des fourgons au Canada. Le trafic des Etats-Unis qui passe maintenant par le Canada des endroits de l'est à l'ouest et *vice versa* pourrait être détourné à des chemins de fer au sud de la ligne frontière, ce qui entraînerait la perte de recettes pour les chemins de fer canadiens.

Je crois, en conséquence, que les compagnies de chemins de fer intéressées devraient être informées que la Commission n'a pas l'intention de rendre une ordonnance sur cette question.

OTTAWA, 3 janvier 1912. "D'A. S." "Concours"
J. P. M.
J. M.
S. J. McL.

Equipement de chasse-neige avec accouplement automatique.

Cette question est venue d'abord devant le département d'exploitation de la Commission pour examen au sujet d'un accident qui est survenu en la ville de Winnipeg en janvier 1909, et par lequel un employé de la cour a été légèrement blessé, la cause de l'accident étant apparemment due au manque d'accouplement automatique à l'extrémité d'avant du chasse-neige. En juillet, une lettre circulaire a été adressée à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission leur demandant de montrer la cause pour laquelle une ordonnance générale ne devrait pas être rendue pour demander que tous les chasse-neige fussent pourvus d'accouplements automatiques, et la question a été fixée pour audition aux séances de la Commission de septembre 1909, mais aucune ordonnance formelle n'a été rendue. Subséquemment, en août 1911, la Commission a été informée qu'il y avait sur les divers réseaux de chemins de fer un certain nombre de chasse-neige qui n'étaient pas munis d'accouplements automatiques à l'avant et à l'arrière, et le 6 septembre la Commission a émis la circulaire qui suit:

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

Circulaire n° 67. OTTAWA, 6 septembre 1911.

Dossier 9534.—Equipement de chasse-neige avec accouplement automatique.

J'ai ordre de vous demander que vous me fournissiez sous 60 jours un état qui indique le nombre de chasse-neige que votre compagnie possède outillés d'accouplement automatique à l'extrémité postérieure, et le nombre de ceux qui ne sont pas ainsi outillés, ou qui sont outillés de la barre de l'ancien genre.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Comme résultat de cette circulaire, les renseignements demandés ont été fournis à la Commission et le département de l'exploitation de la Commission est maintenant chargé de l'affaire dans le but de voir qu'à l'avenir les chasse-neige soient outillés ainsi que le requiert la dite circulaire.

FILETS PROTECTEURS ET COUVRE-ROUES DANS L'OUTILLAGE DES CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

Relativement à la question des filets protecteurs pour servir sur les chemins de fer électriques soumis à la juridiction de la Commission, la Commission, le 20 décembre 1911, a expédié la circulaire qui suit:

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA,

OTTAWA, 20 décembre 1911.

Circulaire n° 73.

Filets protecteurs et couvre-roues dans l'outillage des chemins de fer électriques.

On me charge de demander que tous les chemins de fer électriques soumis à la juridiction de la Commission produisent dans les soixante jours qui suivront la date de la présente circulaire, des plans indiquant le système de filets protecteurs ou des couvre-roues qui est en usage dans leur outillage.

Par ordre de la Commisison,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Comme résultat de cette circulaire, il est venu un certain nombre de réponses des diverses compagnies de chemins de fer électriques, et le 12 février 1911 la Commission a expédié la circulaire additionnelle qui suit, ordonnant que la question fût fixée pour examen à une séance formelle de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA,

12 février 1912.

Circulaire n° 79.

Dossier 18937.—Filets protecteurs et couvre-roues dans l'outillage des chemins de fer électriques.

Je suis chargé par la Commission de vous annoncer que, aux séances à être tenues à Ottawa, mardi le 5 mars 1912, à dix heures de l'avant-midi, la Commission va examiner la question de demander à toutes les compagnies de chemin de fer électrique soumises à la juridiction de la Commission d'outiller leurs wagons de filets protecteurs automatiques et de couvre-roues.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C. des ch. de fer.

Avant, cependant, qu'on ait atteint les séances, une autre circulaire a été émise annulant la date de l'audition, et demandant aux compagnies de chemins de fer de produire entre les mains de la Commission des plans imprimés de tous les filets pro-

tecteurs, chasse-bestiaux, etc., en usage pour leurs wagons électriques ou moteurs. Aussitôt que ces renseignements auront été reçus, la Commission s'occupera de la question à une séance formelle dont la date sera fixée.

TRANSPORT DE TRAFIC DE TARIF CONJOINT NON ACQUITTE.

Il s'agit ici d'une question qui s'est soulevée à la suite d'un différend qui s'est produit au sujet de transports payés d'avance à d'autres compagnies de chemins de fer, les requérants prétendant que quand la compagnie de chemin de fer apporte un compte de transport qui indique des avances faites par d'autres chemins qui se raccordent, que la compagnie devrait produire une pièce justificative démontrant comment la somme totale a été constituée. Comme résultat de la plainte, la Commission, le 11 novembre 1911, a émis la circulaire qui suit:

A. D. Cartwright, *Secrétaire.*

Bureau du Secrétaire, Ottawa.

Commission des chemins de fer pour le Canada,

Ottawa, 11 novembre 1911.

Circulaire n° 71.
Dossier 18596.
Cher monsieur,—

Aux séances de la Commission à être tenues à Ottawa, mardi, le 21 novembre, la Commission va demander que les compagnies de chemins de fer montrent la cause pour laquelle un règlement ne serait pas fait établissant que dans le transport à un second voiturier de trafic de tarif conjoint non acquité la compagnie devrait indiquer à ce voiturier la manière dont ses rémunérations sont constituées, le second voiturier ou le voiturier chargé de la livraison devant indiquer la chose au consignataire dans sa lettre d'avis.

Bien à vous,
A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C. des ch. de fer.

La question est venue devant la Commission pour examen à une séance tenue à Ottawa le 19 décembre, mais la Commission, après avoir entendu les compagnies de chemin de fer, a décidé qu'il ne lui serait pas possible de rendre une décision générale au sujet de cette affaire.

PONTS TOURNANTS.

Le 12 octobre 1911, la Commission a émis la circulaire suivante traitant de la question des ponts tournants:

A. D. Cartwright, *Secrétaire.*

Bureau du Secrétaire, Ottawa.

Commission des chemins de fer pour le Canada,
Ottawa, 12 octobre 1911.

Circulaire n° 69.

AU SUJET DES PONTS TOURNANTS.

Cher monsieur,—Je suis chargé de vous demander de produire entre les mains de la Commission, dans les trente jours qui suivront la date de cette circulaire, une

liste indiquant la localisation de tout les ponts tournants qu'il y a sur votre ligne de chemin de fer, et le mode de protection qui est en usage pour ces ponts.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire Com. des ch. de fer.

Des réponses ont été reçues à la circulaire des diverses compagnies de chemin de fer intéressées; la question est actuellement soumise à l'examen du département de l'exploitation de la Commission.

SIGNAUX AUTOMATIQUES ET ENCLENCHEMENT.

La question des signaux automatiques et de l'enclenchement est venue devant la Commission pour examen à une séance tenue le 2 mai 1911, et, après beaucoup de discussion, a été référée à l'ingénieur en chef de la Commission, M. G. A. Mountain, au fonctionnaire chef de l'exploitation, M. A. J. Nixon, et à l'ingénieur électricien, M. John Murphy, pour qu'ils s'enquièrent des conditions locales, et qu'ils réunissent des données portant sur le sujet. Il a été réglé que les compagnies de chemins de fer devraient nommer un comité chargé d'aider les fonctionnaires de la Commission dans leur enquête, et qu'une copie du rapport ou des rapports des fonctionnaires de la Commission devrait être adressée à toutes les compagnies de chemins de fer intéressées. Ensuite, la question viendrait encore devant la Commission.

Le 25 septembre 1911, la circulaire qui suit a été émise et adressée aux parties intéressées:

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

OTTAWA, 25 septembre 1911.

Circulaire n° 68.

Signaux automatiques et enclenchement.

CHER MONSIEUR,—Un comité composé de l'ingénieur en chef, du fonctionnaire chef de l'exploitation et de l'ingénieur électricien de la Commission, a récemment tenu une réunion relative à la question des signaux automatiques et de l'enclenchement, et je suis chargé de demander si votre désir est d'envoyer des comités individuels pour rencontrer la Commission à ce sujet, ou si les diverses compagnies de chemins de fer vont former un comité conjoint chargé de rencontrer le comité des fonctionnaires de la Commission.

Vu que la Commission désire que cette question soit étudiée sans retard, je vous prierais de me laisser avoir une réponse bientôt.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire Com. des ch. de fer.

Subséquemment, le comité a tenu sa première réunion régulière le 5 décembre 1911. A cette réunion, la Compagnie du Pacifique-Canadien a déclaré par l'entremise de ses représentants qu'elle avait l'intention d'installer sur les lignes de la compagnie au cours de l'année 1912 une certaine quantité de signaux automatiques, et la Compagnie du Grand-Tronc, par ses représentants, a aussi fait une déclaration qu'elle se

proposait d'installer des signaux automatiques sur des parties de ses lignes, et la Commission a demandé aux compagnies de soumettre leurs plans pour qu'ils soient approuvés par le comité. Quand ceci aura été fait, la question recevra de l'examen ultérieur.

Equipement des fourgons de trains à marchandises.

La question de l'équipement des fourgons de trains à marchandises de leviers d'accouplement, et les coupoles de ces fourgons de ventilateurs et de soupapes pour le contrôle de l'air, en conformité de l'ordonnance n° 8145, en date du 14 septembre 1909, est en suspens, elle fait le sujet d'examen ultérieur et de considération entre les mains du département de l'exploitation de la Commission.

Le département de l'exploitation ayant fait rapport à la Commission que divers accidents se sont produits sur des chemins de fer soumis à la jurisdiction de la Commission, par suite du fait que des trains se sont rompus et que la partie d'arrière a été précipitée sur la partie d'avant de ces trains, la Commission, le 18 janvier 1912, a émis la circulaire qui suit:

18 janvier 1912.

Circulaire n° 78.

Dossier 6000, Cause 4294. Equipement des fourgons de trains à marchandises de leviers d'accouplement, et les coupoles de ces fourgons de ventilateurs et de soupapes pour le contrôle de l'air, Ordonnance n° 8145, en date du 14 septembre 1909.

Vous êtes présentement notifié que la Commission, à ses séances d'exploitation à Ottawa, mardi le 6 février 1912, s'occupera de la modification de la dite ordonnance n° 8145 ainsi qu'il suit:

"ET IL EST DE PLUS ORDONNE que les compagnies de chemins de fer ne feront pas circuler de train qui ne soit pas outillé de raccordement de freins à air entre le fourgon du conducteur, ou le fourgon qui se trouve à l'arrière du train, et le mécanicien de la locomotive. Quand des wagons sont placés dans des trains qui ne sont pas équipés de freins à air, mais munis d'un tuyau à air direct, il ne peut être placé ensemble dans aucune partie du train deux wagons de cette nature.

"ET IL EST DE PLUS ORDONNE que chaque telle compagnie de chemin de fer est passible d'une pénalité de la somme d'au plus vingt-cinq dollars pour chaque omission de se conformer aux règlements qui précèdent dans le délai de leur entrée en vigueur et subséquemment."

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire Com. des ch. de fer.

A la réunion tenue le 6 février, dont il est question dans la circulaire, la Commission a décidé de ne plus s'occuper de la question pour le moment.

DOCUMENTS D'EXAMEN POUR LES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

Cette question a été soumise à l'examen du département de l'exploitation de la Commission, et le 23 février 1912 la Commission a émis la circulaire qui suit:
qui suit:

23 février 1912.

Circulaire n° 83.

Dossier 1750-17, documents d'examen pour les employés de chemins de fer.

Je suis chargé par la Commission d'attirer l'attention de votre compagnie sur le fait qu'elle ne s'est pas conformée au paragraphe E de l'article 6 de l'ordonnance de la Commission n° 12225, en date du 9 novembre 1910, ainsi qu'il suit:

" Les compagnies de chemins de fer doivent (dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent la date de la présente ordonnance) produire entre les mains de la Commission copie de chaque document pour les examens requis des employés des compagnies de chemins de fer."

Votre compagnie est en conséquence requise de se conformer aux exigences du dit paragraphe E et de produire sans retard entre les mains de la Commission copie des documents d'examen dont il est question.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire Com. des ch. de fer.

Quand des réponses auront été reçues conformément à cette circulaire, la question reviendra pour examen devant la Commission.

Taux de télégraphe.

Cette question est venue devant la Commission pour examen relativement à une demande du *Board of Trade* de Winnipeg, et de la Bourse au Grain de Winnipeg, relativement aux taux de télégraphe que réclament les compagnies de télégraphe qui entrent dans la ville de Winnipeg et qui en sortent.

Après diverses séances, il a été décidé que, à raison de la nature générale de la plainte, il devrait être demandé au gouvernement fédéral de nommer des avocats dans l'affaire, ainsi qu'il a été fait dans le cas de l'enquête sur le téléphone, et en mars 1911, M. Pitblado, C.R., de Winnipeg, et M. W. S. Buell, avocat de Brockville, ont été engagés par le ministère de la Justice relativement à cette enquête, et le 27 avril il a été procédé à l'enquête en présence des avocats de toutes les parties intéressées, et après la prise de beaucoup de preuve, l'audition a été ajournée indéfiniment, pour permettre aux compagnies de fournir certains chiffres et certains renseignements aux avocats du gouvernement.

La séance suivante de la Commission sur ce rapport a eu lieu à Ottawa le 8 janvier 1912, et l'affaire attend maintenant une autre audition qui aura lieu à une date qui sera fixée.

Allocation pour fourniture de ridelles aux wagons plates-formes et aux wagons ouverts.

Cette question a été devant la Commission pour examen pendant un temps considérable relativement à une demande faite par la *Canadian Manufacturers' Association,* la *British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers' Association* et d'autres associations de ce genre, demandant une ordonnance en vertu de l'article 284, pour forcer les compagnies de chemins de fer de rembourser les expéditeurs de leurs dépenses pour la fourniture aux wagons plates-formes et aux autres wagons de ridelles et d'autres attaches dont il est question dans les dispositions de l'ordonnance de la Commission du 24 juillet 1909, n° 7599.

La première audition de cette affaire a eu lieu à Ottawa le 15 février 1910, et d'autres auditions ont eu lieu à Toronto le 27 avril 1911, à Ottawa le 20 juin 1911, et à Vancouver le 1er septembre 1911.

Après l'audition à la séance en premier lieu mentionnée, la Commission, le 27 mars 1911, a rendu l'ordonnance qui suit:

Ordonnance n° 13326.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA,

LUNDI, le 27 mars 1911.

DANS L'AFFAIRE de la demande de la *Canadian Manufacturers' Association,* des *British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers, Limited,* de la *Montreal*

Lumber Association, de la *Canadian Lumbermen's Association*, de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association*, et du *Board of Trade* de Saint-Jean, sous le régime de l'article 284 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance requérant de toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission de rembourser aux expéditeurs les dépenses auxquelles ils ont été exposés pour munir les wagons plates-formes et les autres wagons de ridelles et autres attaches afin de se conformer aux dispositions de l'ordonnance de la Commission n° 7599 du 24 juillet 1899. (Dossier 8799-1).

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

L'hon. M. E. BERNIER, *sous-chef de la Commission.*

JAMES MILLS, *commissaire.*

S. J. McLEAN, *commissaire.*

APRES AVOIR ENTENDU la demande aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 15 février 1910, en présence des avocats pour les compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, la *Michigan Central Railroad Company*, la *Canadian Manufacturers' Association*, la *Montreal Lumber Association*, et la *Canadian Lumbermen's Association* étant représentées à l'audition, avoir entendu la preuve produite et lu les allégations, et vu qu'il apparaît que les allocations existantes qui proviennent des pesées de voie pour couvrir les variations de la tare des wagons, l'absorption de l'humidité, les accumulations de la glace, de la neige, etc., ne comprennent pas le poids du matériel additionnel qui est requis pour retenir les chargements dans ou sur les wagons ouverts, sauf dans le cas où ces dispositions sont spécifiées, entre autres cas, dans celui de cadres ou de blocs relatifs aux expéditions d'écorce, de machines, et de voitures.

IL EST ORDONNE que les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du parlement du Canada produisent certains tarifs, devant entrer en vigueur le premier mai 1911, accordant une allocation de cinq cents (500) livres sur le poids de chaque chargement dans ou sur les wagons ouverts pour le poids des dits cadres, ridelles, montants, planches, supports ou autres matériaux fournis par les expéditeurs, dans la mesure qui sera nécessaire pour retenir le chargement dans ou sur les dits wagons ouverts, de l'endroit de l'expédition à la destination, et pour lesquels il n'est pas prescrit d'allocation spécifique dans les tarifs ou classifications qui existent.

POURVU QUE le poids minimum prescrit pour les effets à transporter ou pour le chargement par la classification ou le tarif qui s'y applique ne soit pas réduit par le fait de la dite allocation.

(Signé) J. P. MABEE,

CHEF DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

Après la deuxième audition, celle de Toronto, le 27 avril, la Commission a rendu, par l'intermédiaire de son chef, le jugement qui suit:

Dans l'affaire de la demande de la *Canadian Stoves Manufacturing Association*, de la *Jenckes Machine Company*, de Sherbrooke, et d'autres, pour une ordonnance qui proroge la date réelle de l'entrée en vigueur des tarifs des allocations de pesées de voie produits par certaines des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission. (Dossier 87.99-1.)

JUGEMENT.

L'hon. M. Mabee:

Il y a quelque temps les compagnies de chemins de fer ont produit des tarifs nouveaux—je comprends, il y a environ dix jours—changeant entièrement la base des taux qui a été en opération depuis un grand nombre d'années, relativement aux allocations faites pour le matériel de fardage qui est nécessaire pour arrimer les effets ou pour permettre de transporter sûrement certains articles dans les wagons à marchandises. Un grand nombre de plaintes nous sont venues par le télégraphe de différentes parties du pays, disant que ces changements vont très sérieusement gêner les expéditeurs dans leurs affaires, et ils désirent avoir l'occasion de soumettre leur manière de voir à la Commission avant qu'il soit permis à ces tarifs d'entrer en vigueur. Ils ont été produits il y a environ dix jours, et la date de leur entrée en vigueur est le premier mai. C'est le changement par les compagnies de chemins de fer des conditions qui ont cours depuis très longtemps. Même si les compagnies de chemins de fer sont dans le droit dans leur prétention, l'avis est trop court. Nous croyons que les conditions ne devraient pas être changées sur un avis aussi court; que les intéressés devraient avoir une occasion de discuter avec les gens des chemins de fer et avec la Commission, si on le désire, toute la question avant que ces changements soient permis. Naturellement, nous ne soutenons pas que les changements sont à propos ou qu'ils ne le sont pas. Nous allons disposer de cette physionomie de l'affaire, si la chose est nécessaire, quand nous aurons entendu les deux parties et quand nous aurons compris la question plus à fond que nous ne la comprenons maintenant. Il est suffisant de dire maintenant que l'affaire a une telle importance, vu qu'il y a si longtemps que l'état de choses existe, que nous croyons que les expéditeurs ont droit au moins à deux mois pour nous présenter leur cause, ou pour conformer leur commerce aux conditions nouvelles, si ces tarifs doivent finir par entrer en vigueur.

En conséquence, nous ordonnons que la date de l'entrée en vigueur de ces tarifs soit prorogée du 1er mai au 1er juillet.

En exécution de ce jugement, l'ordonnance n° 13520 du 27 avril 1911 a été rendue.

Ordonnance n° 13520.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA,

SÉANCE À TORONTO, JEUDI le 27 avril 1911.

DANS L'AFFAIRE de la demande de la *Canadian Stoves Manufacturing Association*, de la *Jenckes Machine Company*, de Sherbrooke, et d'autres, pour une ordonnance prorogeant la date de l'entrée en vigueur des tarifs des allocations de pesées de voie produits par certaines des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission:—

Dossier 8799.1.

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

JAMES MILLS, *commissaire.*

S. J. MCLEAN, *commissaire.*

APRES AVOIR ENTENDU ce qui est allégué au soutien de la demande:—

IL EST ORDONNE que la date d'entrée en vigueur des mémoires qui suivent, savoir: C.C. du C. de f. n° E. 2312, et W. 1584; C.C. des ch. de f. n° E. 2067, C.C. du ch. de f. n° 390, C.C. du ch. de f. n° 245, et le supplément n° 1 à la C.C. du ch. de f.

n° 149, produit par les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Baie-de-Quinté, Canadian-Noërthern-Ontario, et Témiscouata, respectivement, soit et elle est présentement prorogée au premier jour de juillet 1911, sauf que la disposition des dits mémoires que " une allocation de 500 livres de poids par wagon sera faite pour les montants, tringles, ridelles, supports et cadres temporaires sur les wagons plats et les wagons à surhausse, s'ils sont chargés par chargements de wagons qui en requièrent l'usage, ainsi que requis par l'ordonnance de la Commission n° 13326, en date du 29 mars 1911, laquelle est présentement déclarée être une addition aux tarifs actuels des compagnies de chemins de fer, entrera en vigueur au plus tard le 1er mai 1911, ainsi qu'il est prévu dans la dite ordonnance.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Chef adjoint de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

Plainte ayant été faite à la Commission relativement à l'ordonnance n° 13520, prorogeant la date de l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs des allocations de pesées de voie du 1er mai au 1er juillet 1911, la Commission, le 20 juin, a entendu la preuve et la plaidoirie au soutien et en opposition aux dits tarifs, le jugement de la Commission a été rendu par le chef de la Commission à la date du 14 juillet 1911, et les commissaires Mills et McLean y ont abondé (pour le texte entier du jugement, voir l'annexe " B "). Le jugement a réglé qu'une ordonnance devrait être rendue semblable à celle rendue le 27 mars 1911, prorogeant les dates d'entrée en vigueur des tarifs de lo Colombie-Britannique jusqu'à ce que les expéditeurs de cet endroit aient eu une occasion de présenter leur manière de voir à la Commission, ou en attendant la conférence dont il est question dans le jugement. En conséquence, et en exécution du dit jugement, l'ordonnance n° 14389 en date du 25e jour de juillet 1911, a été rendue ainsi qu'il suit:

Ordonnace n° 14389.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

MARDI, le 25e jour de juillet 1911.

DANS L'AFFAIRE des tarifs spéciaux de transport concernant le pesage du trafic en changement de wagons, et des allocations provenant de pesées sur voie;

ET DANS L'AFFAIRE de la demande de la *Canadian Manufacturers' Association* et de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association* de Calgary, Alta, pour une ordonnance réglant que l'opération des dits tarifs mis en vigueur par les compagnies de chemin de fer de l'ouest du Canada au commencement du mois de mai 1911, soit suspendue jusqu'à ce que les requérants aient eu l'occasion d'être entendus.

Dossier 8799.1.

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

JAMES MILLS, *commissaire.*

S. J. MCLEAN, *commissaire.*

APRES l'audition de ce qui a été produit au soutien de la demande et la considération de la preuve faite et des arguments invoqués dans la demande de la *Canadian Manufacturers' Association* et d'autres à la séance de la Commission tenue à Ottawa le 20 juin 1911.

IL EST ORDONNE que les tarifs spéciaux des compagnies de chemins de fer qui font le service à l'ouest de Port-Arthur, et y compris Port-Arthur, Ontario, indiquant les allocations des pesées de voie sur le trafic en chargement de wagons, tels qu'ils étaient en vigueur immédiatement avant le 1er mai 1911, soient rétablis jusqu'à ce que les requérants aient eu l'occasion de présenter leur manière de voir à la Commission, ou jusqu'à ce que les questions controversées aient été réglées entre les parties à une conférence qui sera tenue entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, ou leurs représentants.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

A la séance tenue à Vancouver le 1er septembre 1911, devant le chef de la Commission et le commissaire McLean, après audition de toutes les parties, la Commission a décidé que la question devait rester en suspens pour permettre aux intéressés d'en venir à un arrangement satisfaisant, si la chose est possible, et que si la question n'était pas arrangée d'une façon satisfaisante, la Commission entendrait toute autre preuve que l'une ou l'autre des parties pourrait désirer de produire. Aucune autre audition n'a eu lieu sur la question.

Epreuve des yeux et des oreilles pour les employés de chemins de fer.

La question des épreuves des yeux et des oreilles pour les employés de chemins de fer est une question qui occupe l'attention du département de l'exploitation de la Commission depuis quelque temps, et, sous ce rapport, le 16 mars 1911, la Commission a émis la lettre circulaire qui suit:

OTTAWA, 16 mars 1911.

Circulaire n° 63.

Dossier 1750, partie 3, Epreuves des yeux et des oreilles pour les employés de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Conformément aux paragraphes 5 et 6 de l'ordonnance n° 12225, en date du 9 novembre 1910, les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission sont priées de faire subir à leurs employés qui sont occupés à l'exploitation des trains une épreuve satisfaisante des yeux et des oreilles sous la direction d'une personne compétente.

A raison des méthodes diverses que ces chemins de fer emploient pour faire subir ces épreuves, la Commission prescrit qu'une conférence ait lieu entre les divers chemins de fer soumis à sa juridiction, et qu'un code uniforme de règlements soit rédigé concernant l'épreuve de l'ouïe et de la vue des employés de qui la dite épreuve est exigée, ces règlements uniformes devant être produits entre les mains de la Commission pour son approbation dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent la date de la présente circulaire.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire Com. des ch. de f.

La question d'un code uniforme de règlements concernant les épreuves de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer a été inscrite pour examen à une séance de la Commission tenue à Ottawa le 30 octobre 1911, et la Commission, après avoir entendu toutes les parties, s'est réservé de rendre jugement.

Chauffage de wagons pour le transport de l'eau minérale, etc.

La *Sanitaris Limited,* d'Arnprior, Ontario, ayant fait la demande à la Commission d'une ordonnance qui prescrive aux compagnies de chemins de fer de fournir, durant le temps froid, des wagons chauffés pour le transport de l'eau minérale et d'autres liquides embouteillés, en quantité de pas moins qu'un chargement de wagon, d'un expéditeur à un ou à plusieurs consignataires, ou à une ou à plusieurs destinations.

La question est venue devant la Commission pour examen à une séance tenue à Ottawa le 4 janvier 1912, des avocats ayant comparu pour la requérante et pour les compagnies de chemins de fer intéressées.

La Commission, après avoir entendu tous les intéressés, a rendu à la date du 15 janvier 1912, l'ordonnance qui suit:

Ordonnance n° 15819.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA,

MARDI, 18 janvier 1912.

DANS L'AFFAIRE DE la demande de la *Sanitaris Limited,* d'Arnprior, dans la province d'Ontario, pour une ordonnance qui prescrive aux compagnies de chemins de fer de fournir, durant le temps froid, des wagons chauffés pour le transport de l'eau minérale, de la bière de gingembre et d'autres breuvages embouteillés, en quantités de pas moins qu'un chargement de wagon, d'un seul expéditeur à un ou à plusieurs consignataires, ou à une ou plusieurs destinations: Dossier 18855.

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

JAMES MILLS, *commissaire.*

S. J. MCLEAN, *commissaire.*

APRES audition de la demande du 4 janvier dernier et l'audition de ce qui est allégué de la part des compagnies de chemins de fer et de la requérante, et jugement étant réservé pour plus amples renseignements.

ET VU qu'il appert maintenant que les chemins de fer avaient en exercice des systèmes de transporter sur leurs lignes des effets dans des wagons chauffés, et vu la plainte formulée par la *Sudbury Brewing & Malting Company* que ces systèmes ont été abandonnés; et vu qu'il appert qu'à une assemblée de la *Canadian Freight Association* tenue le 23 novembre 1911, il est allégué dans une circulaire adressée à la dite *Brewing & Malting Company* par l'agent local des transports de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Sudbury, qu'il avait été résolu que les expéditions en quantités moindres que des chargements de wagons en wagons chauffés seraient discontinuées; et vu qu'il appert qu'aucun avis de la discontinuation de ce privilège n'a été donné aux expéditeurs, et que cette discontinuation a causé des inconvénients—

IL EST ORDONNE que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la jurisdiction du Parlement du Canada rétablissent sans délai le système ou les systèmes ci-devant mis en exercice par elles de transporter des quantités moindres que des chargements de wagons dans des wagons chauffés durant l'hiver de 1910-1911, et accordent sans délai à tous les expéditeurs les droits et privilèges de ces facilités d'expédition relativement à ce trafic qui étaient en vigueur sur leurs lignes diverses durant le dit hiver, jusqu'à nouvel ordre, ou jusqu'à ce que la raisonnalibité de la suppression de ces facilités puisse être acceptée par la Commission.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Chef adjoint de la Commission des
Chemins de fer pour le Canada.

L'ordonnance qui précède a été adressée à tous les chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission.

Taux de transport dans l'Ouest.

Le 21 novembre 1911, il a été produit entre les mains de la Commission une résolution adoptée à l'assemblée générale du *Board of Trade* de Winnipeg, ainsi qu'un état de la comparaison des taux de transport entre les endroits de l'Est et de l'Ouest du Canada, alléguant des taux de transport excessifs dans l'Ouest du Canada (de l'ouest de Port-Arthur à la côte du Pacifique), comparativement aux taux de transport de l'Ouest du Canada. Subséquemment un grand nombre de requêtes a été reçu des divers *Boards of Trade* de tout l'Ouest, requêtes qui étaient toutes rédigées dans les termes qui suivent:

Question des taux de transport réclamées par les chemins de fer dans l'Ouest du Canada.

MONSIEUR,—

Vous êtes respectueusement et instamment prié de faire toutes les démarches, législatives ou autres, qui seront jugées nécessaires pour donner effet au principe qui est contenu dans la résolution qui suit, adoptée par ce *Board of Trade:*

ATTENDU que les taux réclamés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport d'effets de Winnipeg et par tout le pays de l'Ouest, ont été originairement établis sur une échelle beaucoup plus élevée que ceux réclamés pour un service analogue sur le même chemin dans les parties de l'Est du Canada; et

ATTENDU que plainte en ayant été faite à W. C. Van Horne, président d'alors du dit chemin de fer, il a déclaré que du moment que le volume du trafic s'accroîtrait les taux de transport naturellement diminueraient; et

ATTENDU que les taux de transport n'ont pas diminué depuis, nonobstant des plaintes continuelles et nonobstant le fait que le tonnage des effets à transporter absorbe maintenant toute la capacité du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer Canadian-Northern dans toute leur étendue, ainsi que le démontre la congestion qui existe dans leurs cours; et

ATTENDU que les taux réclamés sont de beaucoup plus élevés non seulement que ceux réclamés pour un service analogue dans l'Est, mais aussi que ceux réclamés sur la lign du Soo, compagnie alliée du chemin de fer Pacifique-Canadien dans les Etats qui sont au sud de nous; et

ATTENDU que le fardeau de taux excessifs de transport a depuis plusieurs années donné naissance à un grand nombre de plaintes, en même temps qu'il a causé une injustice grave à la population de toute la partie ouest de notre pays; et

ATTENDU que la Commission des chemins de fer, soit à cause de manque de jurisdiction suffisante, soit à cause de toute autre raison, ne s'est pas occupée de la question:

EN CONSEQUENCE, QU'IL SOIT RESOLU que dans l'opinion de cette Chambre (de commerce) le temps est arrivé où le gouvernement fédéral devrait, au moyen de législation, établir le principe que les taux dont l'imposition est permise aux chemins de fer des provinces de l'Ouest ne devraient pas dépasser ceux réclamés dans les provinces de l'Ontario et de Québec pour service analogue, dans une mesure plus grande qu'il est nécessaire pour couvrir tout surplus du coût qu'il peut y avoir pour l'exploitation dans l'Ouest sur ce qu'est ce coût dans l'Ontario et dans Québec.

Le tout respectueusement soumis.

Relativement à ces plaintes et requêtes la Commission a rendu, le 8 janvier 1912, l'ordonnance qui suit:

Ordonnance n° 15754.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

LUNDI, 8 janvier 1912.

DANS L'AFFAIRE des taux pour le transport des marchandises par les lignes de chemins de fer qui opèrent en Canada à l'ouest de Port-Arthur: *Dossier 13755.*

L'hon. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*

D'ARCY SCOTT, *chef adjoint de la Commission.*

JAMES MILLS, *commissaire.*

S. J. MCLEAN, *commissaire.*

ATTENDU que de nombreuses plaintes générales et requêtes ont été adressées à la Commission contre les taux de transport qui existent et que réclament les compagnies de chemin de fer qui opèrent au Conada à l'ouest du lac Supérieur, et que la Commission a retardé l'examen jusqu'à la décision définitive de la cause des taux de Regina; et

ATTENDU que la Cour Suprême du Canada, le six décembre dernier, a renvoyé l'appel des compagnies de chemins de fer Pacifique et Canadian-Northern de l'ordonnance de la Commission n° 12250, en date du 10 décembre 1910, dans l'affaire de la demande de la ville de Régina dont il est question plus haut, demandant qu'une différence existant en faveur d'endroits de la province du Manitoba, et contre des endroits des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, soit enlevée par la réduction des taux de transport de Port-Arthur et de Fort-William, et d'endroits à l'est de ces localités, aux dits endroits de la Saskatchewan et de l'Alberta, et que le dit renvoi a laissé la Commission libre de se livrer à une enquête plus large; et

ATTENDU que les taux des chemins de fer qui opèrent dans la province de la Colombie-Britannique font déjà le sujet d'une enquête instituée par la Commission sur les plaintes du *Board of Trade* de Vancouver et des *United Farmers* de l'Alberta; et

ATTENDU que la Commission a le pouvoir, en vertu de la loi, de son propre mouvement, d'entendre et déterminer les questions ou choses dont elle pourrait sous le régime de la loi, s'enquérir, et qu'elle pourrait entendre et déterminer sur une demande ou sur une plainte:

EN CONSEQUENCE IL EST DECIDE QU'IL EST A PROPOS QUE—

(1) Une enquête générale soit immédiatement instituée par la Commission sur tous les taux de transport en vigueur dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et dans la province de l'Ontario à l'ouest de Port-Arthur et y compris Port-Arthur, dans le but que s'il arrive qu'il est décitdé que les dits taux ou quelques-uns d'entre eux sont excessifs, les dits taux soient réduits de la manière que la Commission le décidera.

(2) Qu'une séance soit tenue de la Commission en la ville d'Ottawa, mardi le 13e jour de février 1912, à dix heures du matin, pour qu'on s'y occupe de la procédure à suivre sur la dite enquête et pour donner toutes les instructions qui s'y rattachent.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

NOTE.—La Commission demande au ministère de la Justice de nommer des avocats pour s'occuper de la cause des chemins de fer qui opèrent au Canada à l'ouest de Port-Arthur.

Subséquemment, le 15 février 1912, la Commission a rendu l'ordonnance qui suit:

Ordonnance n° 15961.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

JEUDI, le 15 février 1912.

Dans l'affaire des taux pour le transport des marchandises par les lignes de chemins de fer qui opèrent au Canada à l'ouest de Port-Arthur.
Dossier 18755.

L'HON. J. P. MABEE,
Chef de la Commission.

S. J. MCLEAN,
Commissaire.

La plainte du *Board of Trade* de Vancouver, alléguant qu'il y a des préférences dans les taux de transport par les lignes de chemins de fer qui opèrent dans la province de la Colombie-Britannique, ayant été entendue à fond, et la Commission ayant, durant la procédure de cette cause, et avant qu'elle fut complétée, entrepris une enquête générale sur les taux de transport dans l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario à l'ouest de Port-Arthur, et vu qu'il appert que les questions qui se soulèvent dans la cause du *Board of Trade* de Vancouver sont si intimement liées avec les taux qui sont maintenant sous examen dans les autres provinces ci-dessus mentionnées que cette question ne pourrait pas être décidée d'une façon satisfaisante séparément.

EN CONSEQUENCE, IL EST ORDONNE QUE—

1. La province de la Colombie-Britannique soit ajoutée à celles ci-dessus mentionnées, et que la dite enquête générale s'étende à tous les taux de transport d'effets et de voyageurs dans cette province et les couvre.
2. Que toute la preuve et les pièces, aussi bien que l'arrangement à conclure, fassent partie du dossier de cette enquête.
3. Que toute partie intéressée puisse ajouter de la manière qu'elle l'entendra à la dite preuve et à la dite discussion.

(Signé) J. P. MABEE,
Chef de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

Examinée et certifiée comme copie conforme sous l'autorité de l'article 23 de la loi des chemins de fer.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer pour le Canada.

OTTAWA, 16 février 1912.

La question est venue devant la Commission pour examen à Ottawa le 13 février, et, après étude, est restée ajournée au 20 février, M. W. H. Whitla, C.R., ayant comparu comme procureur pour le gouvernement du Canada, les provinces de la Saskat-

chewan et de l'Alberta étant aussi représentées par procureurs, et les compagnies de chemins de fer intimées comparaissant par leurs avocats respectifs. Après beaucoup de discussion, la cause est restée ajournée jusqu'aux séances de la Commission à être tenues à Ottawa le 8 mars, afin de permettre aux compagnies de chemins de fer, par l'entremise de leurs procureurs, de fournir certains renseignements demandés par le procureur du gouvernement.

La question en est une qu'entraîne un examen bien complet sur toute la situation des taux, et il va falloir une grande somme de preuve et beaucoup d'examen sérieux avant qu'on puisse atteindre une décision définitive, mais la Commission exprime l'espérance que la question pourra être poussée et traitée aussi rapidement que les circonstances le permettront et dans le moins de délai possible.

Tarifs conjoints.

La question a été prise sous considération par la Commission au sujet du paragraphe 1 de l'ordonnance n° 3309 en date du 4 juillet 1907. Les renseignements demandés par le dit paragraphe avaient été régulièrement produits entre les mains de la Commission et tenus complets jusqu'à date comme partie de tableaux officiels de distance des compagnies conformément à l'ordonnance n° 11041 du 12 février 1912.

La Commission ayant eu la question sous examen conjointement avec le rapport de son fonctionnaire chef du trafic, a émis la circulaire qui suit:—

12 février 1912.

Circulaire n° 80.

Dans l'affaire de l'article 333 de la loi des chemins de fer.

Vous êtes présentement notifié qu'à la séance de la Commission à être tenue à Ottawa, édifice de la Gare Centrale, mardi le 16 avril prochain, les compagnies de chemin de fer soumises à l'autorité législative du parlement du Canada seront priées de montrer cause pourquoi une ordonnance ne serait pas rendue pour demander la publication et la production de tarifs conjoints entre les endroits du Canada (où ces tarifs n'ont pas déjà été publiés et produits) moindres que la combinaison des taux locaux des diverses compagnies pour aller au point ou aux points de jonction et en revenir; aussi d'énoncer leur manière de voir quant à la mesure dans laquelle les dits taux locaux pourraient être réduits pour le trafic conjoint.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. des ch. de fer.

La question est actuellement pendante conformément à la dite circulaire.

Jugements de la Commission.

Un résumé des principaux jugements rendus par la Commission et préparé par le secrétaire légiste, M. A. G. Blair, se trouvera à l'annexe C.

TRAVAIL DE ROUTINE DE LA COMMISSION.

DÉPARTEMENT DES ARCHIVES.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, quelques légers changements ont été faits dans le personnel de ce département, M. T. G. Britton ayant été transféré au département de l'exploitation et remplacé par M. N. B. Lyon, M. C. S. Huband est resté à l'emploi de ce département en qualité de fonctionnaire intérimaire préposé aux dossiers.

M. F. R. Demers est resté chargé de la branche de la statistique, qui continue à se démontrer une adjonction satisfaisante et utile.

Dans l'annexe "J" on trouvera un tableau de classification des demandes, plaintes, etc., adressées à la Commission sous l'autorité des divers articles de la loi des chemins de fer et préparé par M. Demers.

Dans le tableau donné ci-dessous on remarquera une augmentation de 1,402 dans le nombre de dossiers pour l'exercice clos le 31 mars 1912, comparativement à l'année dernière, ce qui est une augmentation importante. On remarquera aussi que le nombre des dossiers reçus au cours de l'année accuse une augmentation de 7,681 sur le chiffre de l'année précédente.

Les services d'un autre employé ont été jugés nécessaires, et M. J. P. Carruthers a été ajouté au personnel.

Ci-dessous est donné un tableau des demandes, plaintes, formules, rapports sur les croisements, dossiers préparés, dossiers reçus, lettres expédiées et ordonnances rendues pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

Relativement aux ordonnances rendues pour l'exercice clos le 31 mars 1912, on peut attirer l'attention sur la modification de l'article 150 de la loi des chemins de fer, en conséquence de laquelle une ordonnance de la Commission n'est pas maintenant requise dans les cas où des tuyaux pour fils conducteurs et d'autres tuyaux doivent être posés ou entretenus en dessous du chemin de fer, du consentement de la compagnie de chemin de fer, conformément à des règlements généraux, plans ou devis approuvés et adoptés par la Commission.

La mesure dans laquelle cette modification a servi peut être apprise si l'on réfère à l'annexe "J", d'après laquelle on verra que les demandes pour l'exercice clos le 31 mars 1912, sous l'autorité de l'article 250 de la loi des chemins de fer, pour le transport de tuyaux pour fils conducteurs et d'autres tuyaux sous les voies des chemins de fer, se sont élevées à 131, tandis que pour l'exercice précédent terminé le 31 mars 1911, elles se sont élevées à 355—soit une réduction de 244. Une réduction encore plus considérable s'est produite dans le nombre des ordonnances, sous l'autorité de l'article 246 de la loi des chemins de fer, relatif aux croisements. Le nombre des demandes pour l'exercice clos le 31 mars 1912, en vertu de cet article, a été de 288, tandis que, pour l'exercice précédent clos le 31 mars 1911, il avait atteint le chiffre de 927, ce qui fait une diminution de 639.

Nombre de demandes faites	5,297
Nombre de plaintes reçues	787
Nombre total des dossiers préparés durant l'année	6,084
Nombre total des dossiers préparés durant l'année précédente	4,682
Augmentation	1,402
Nombre des dossiers reçus durant l'année	46,736
Nombre des dossiers reçus durant l'année précédente	39,055
Augmentation	7,681
Nombre des lettres expédiées durant l'année	36,166
Nombre des lettres expédiées durant l'année précédente	35,832
Augmentation	334
Nombre des ordonnances rendues durant l'année	2,871
Nombre des ordonnances rendues durant l'année précédente	3,336
Diminution	465

PLAINTES VERBALES.

L'attention est de nouveau attirée sur le nombre des plaintes verbales dont la Commission a dû s'occuper. Il y en a eu sept cent quatre-vingt-sept (787) pour l'exercice clos le 31 mars 1912, comparativement à cinq cent soixante-treize (573) pour l'exercice clos le 31 mars 1911, soit une augmentation de deux cent quatorze (214). Un état détaillé de ces plaintes, dont il a été disposé sans audition formelle devant la Commission, se trouve à l'annexe "A".

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE.

Depuis la dernière publication du rapport annuel les nominations qui suivent ont été faites au personnel: R. W. Empy a été nommé par arrêté du Conseil en date du 15 juillet 1911, au poste de commis et sténographe, pour remplir la vacance causée par la démission de E. J. C. Markgraf, et Mlle May Vaugan a été nommée par arrêté du Conseil en date du 11 mai 1911, en qualité de sténographe, pour remplir la vacance causée par la démission de Mlle I. M. Vogan. Mlle M. Bliss a aussi été ajoutée au personnel en qualité de sténographe, par arrêté du Conseil en date du 29 mai 1911, et Mlle A. M. Turcott a été nommée sténographe pour aider au secrétaire adjoint de la Commission par arrêté du Conseil du 29 mai 1911. Aucun autre changement ne s'est fait dans ce département.

DEPARTEMENT DU TRAFIC.

Les ajoutés qui suivent ont été faits au personnel de ce département depuis la publication du dernier rapport annuel: R. Harvey a été nommé commis par arrêté du Conseil du 6 octobre 1911, et L. L. Brethour a été nommé commis par arrêté du Conseil du 2 décembre 1911. Le relevé du tarif pour le transport des voyageurs, et celui des marchandises par voyageurs et de messageries, produit entre les mains de la Commission entre le 1er avril 1911 et le 31 mars 1912, se trouvera dans le rapport du fonctionnaire chef du trafic à l'annexe "B".

DEPARTEMENT DE L'INGENIEUR.

Il a été trouvé nécessaire d'augmenter le personnel du génie de la Commission par la nomination d'un autre ingénieur adjoint, savoir, M. A. T. Kerr, qui a été nommé par arrêté du Conseil du 1er août 1911, avec bureau à Calgary, Alta. Il n'a pas été fait d'autres changements ou ajoutés au personnel. La liste des examens et inspections faits par le département du génie au cours de l'exercice clos le 31 mars 1912, se trouve à l'annexe "F".

DEPARTEMENT DE L'EXPLOITATION.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, les changements qui suivent se sont opérés dans le département de l'exploitation de la Commission: M. A. F. Dillinger ayant démissionné de la position de chef adjoint de l'exploitation, on a trouvé qu'il était nécessaire de nommer un autre inspecteur, et M. A. Poulin a été nommé par arrêté du Conseil du 28 juillet 1911. Le travail du département a tellement augmenté depuis un an qu'il a été jugé nécessaire de faire d'autres ajoutés considérables au personnel de l'exploitation, et la Commission a recommandé la nomination de plusieurs inspecteurs de locomotives rattachés à la mise à exécution des règlements de gardes-feux. Le rapport du fonctionnaire chef de l'exploitation pour l'exercice clos le 31 mars 1912 se trouve à l'annexe "F".

BUREAUX DE LA COMMISSION.

La Commission a pris possession de la suite de bureaux obtenue pour elle par l'entremise du ministère des Travaux publics dans l'édifice de la Gare Centrale du Grand-Tronc dans la première semaine de novembre 1911. Le nouveau local à plus du double de la surface (espace de plancher) du local que la Commission occupait d'abord, mais on a fini par découvrir, avec le développement acquis par le travail de la Commission, que le nouveau local n'est pas trop grand pour les besoins actuels de la Commission. Le travail de la Commission a été beaucoup facilité par l'augmentation de logement fourni.

ANNEXE "A"

LISTE DES PLAINTES DEPOSEES A LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

2140. Equipement du chemin de fer *Detroit United,* d'Amherstburg à Windsor et Tecumseh, Ont.

2141. Classification des instruments aratoires expédiés à l'ouest de Port-Arthur.

2142. Echelle "N" de la classification des messageries pour le Canada, n° 2, relativement à la " nourriture pour bétail " et à la " nourriture pour volailles ", faisant des préférences injustes contre les " spécifiques pour bestiaux ".

2143. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ne pas avoir abrité des effets déchargés à Carlstadt, Alta.

2144. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour omission de rembourser un voyageur de la surtaxe exigée de lui pour son transport de Dublin à Biscotasing, Ont.

2145. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour n'avoir pas enclos sa voie à travers une ferme dans le quart sud-est de la section 12, township 8, rang 5, à l'ouest du cinquième méridien, Alta.

2146. Préférence exercée par les compagnies de messagerie en faveur des expéditeurs de l'ouest de produits agricoles et de laiterie.

2147. La Compagnie de télégraphe *Great North Western,* pour discontinuation de son service à Caledonia, Ont.

2148. Refus de la Compagnie du Grand-Tronc d'acquitter une réclamation pour bulbes gelées au cours du trajet, sous prétexte de la stipulation de "risques du propriétaire ".

2149. Taux de messagerie de Hoyt, Gaspereaux et Clarendon à Saint-Jean, N.-B., sur des produits de la ferme, et rétribution pour renvoi des caisses vides.

2150. Taux excessifs prétendus de la part de la *Canadian Northern Express Company,* sur des effets expédiés de Chicago à Vègreville, Alta.

2151. Taux de messagerie sur du pain, et rétribution pour renvoi des caisses vides.

2152. Manque de wagons sur le chemin de fer *Canadian Northern* à Kuroki, Sask.

2153. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour avoir réclamé le plein taux au lieu du taux des colons sur un wagon de matériel de ferme et des machines expédiées de Heche, Dakota-Nord, à Gretna, Man.

2154. Taux excessifs prétendus de la part de la *Canadian Northern Express Company* sur des épiceries expédiées d'Elko, C.-B., à Gateway, Montana.

2155. Service de train défectueux sur l'embranchement Winnipegosis du chemin de fer *Canadian Northern.*

2156. Tarif du Grand-Tronc, C.C. ch. de fer, E. 2285, et tarif du Pacifique, C.C. ch. de fer E. 2040, réclamant des majorations dans les taux sur la fleur pour les Provinces maritimes.

2157. Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, chemin de fer Intercolonial et Compagnie du chemin de fer New-York-Central, au sujet du système actuel du transport du lait et du renvoi des boîtes vides.

2158. Supplément 4 du tarif du Pacifique E 1470, élevant les taux sur le grain expédié de Kingston à Almonte.

2159. Frais de messagerie sur une caisse de vaisselle expédiée de Toronto à Fort-Frances, Ont.

2160. Taux excessif prétendu de la part du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour prolongement du temps d'un billet d'Ottawa à Melita, Man.

2161. Taux de transport sur houille, de Rouses-Point et Massena-Springs à Alexandria, sur le Grand-Tronc.

2162. Taux réclamés par la *Canadian Express Company* sur de la crème de Shellmouth et Minitonas, Man., à Winnipeg.

2163. Défectuosité des clôtures et des installations pour la protection du bétail sur l'embranchement Vegreville-Calgary de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2164. Chemin de fer Intercolonial, pour exiger un prix de transport sur de la glace employée à la conservation d'un chargement de poisson, de Halifax à New-Glasgow.

2165. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour ne pas maintenir le raccordement du train de sa ligne principale à Georgetown avec le train venant de Collingwood, Ont.

2166. Obstruction des rues Wentworth et Stafford, Winnipeg, Man., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2167. Defus de la Compagnie du télégraphe *Great North Western* de transmettre une dépêche de Montréal à Charlottetown, I.P.-E., aux taux des dépêches télégraphiques de nuit.

2168. Compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Michigan-Central, pour ne pas fournir un service régulier de trains de marchandises à Bridgeburg.

2169. Augmentation des taux sur l'huile crue, de Bothwell à Sarnia, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2170. Compagnies *Montreal Terminal* et *Canadian Northern Railway,* pour avoir augmenté le taux sur le charbon de un à trois cents par cent livres.

2171. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour insister sur la signature d'une décharge la dégageant de toute responsabilité pour marchandises expédiées à Davidson, Qué., endroit où il n'y a pas d'agent.

2172. Imposant le double du prix de l'aiguillage à Westfort, Ont., du fait qu'il n'existe pas de raccordement entre les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, si ce n'est *via* le Grand-Tronc-Pacifique.

2173. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour détourner le creek Serviceberry et ne pas y construire un pont.

2174. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour dommages à la récolte, en construisant la ligne de Swift-Current à Moosejaw à travers une ferme.

2175. Limite de temps inscrite sur les billets à coupons entre Québec et Saint-Joachim, Qué., par la *Quebec Railway, Light and Power Company.*

2176. Classification comme marchandises de composé pour le balayage.

2177. Discontinuation projetée du service des trains au delà de Hillsboro, après le 1er mai 1911, par la *Albert and Salisbury Railway Company.*

2178. Taux à être demandés sur le fret par la flotte de la rivière Skeena, jusqu'à Prince-Rupert et en revenir.

2179. Fermeture des rues Church, John et George, Belleville, Ont., par la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern.

2180. Refus de la *Dominion Express Company* de fournir à un expéditeur le tarif comprenant les taux de Toronto aux localités de la côte du Pacifique.

2181. Etat de la clôture le long de la voie du chemin de fer Père-Marquette, sur le lot 25, concession 15, township de Raleigh.

2182. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour décharger à Montréal, les marchandises consignées à Montréal-Ouest, Qué.

2183. Service défectueux des trains fourni par la *Canadian Northern Quebec Railway Company,* dans les paroisses de Saint-Sévérin de Proulxville, Saint-Prosper et Saint-Stanislas, Qué.

2184. Prix excessif allégué avoir été exigé par la Compagnie de messagerie Dominion sur une caisse de vieux livres expédiée de Brooklyn, N.-Y., à Pincher-City, Alta.

2185. Retard de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à préparer les plans pour la construction d'un passage souterrain à la rue Nineteenth, Saskatoon, Sask.

2186. Retard de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à préparer les plans pour la construction d'un passage souterrain à la rue Twenty-third, Saskatoon, Sask.

2187. La Compagnie de chemin de fer Great-Northern, pour baser ses taux pour une charge de wagon de bardeaux sur un minimum de 30,000 livres, alors que l'expédition se faisait au moyen d'un fourgon à marchandises du C. P. C. qui n'avait pas cette capacité.

2188. Non-existence de taux communs pour les marchandises sur les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, de Saint-George aux différentes localités de l'est de l'Ontario.

2189. Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour retard à enlever une clôture paraneige d'un terrain à Somerset, Man.

2190. Refus de la *Dominion Express Company* de rembourser le prix de transport payé à l'avance sur des marchandises détruites en transit, de même que de payer la valeur de ces marchandises.

2191. Commodités à la station et facilités pour le fret fournies par la *Canadian Northern Railway Company,* à Kitscoty, Alta.

2192. Taux pour les marchandises dénoncés comme excessifs sur les chemins de fer *Quebec and Oriental* et *Atlantic, Quebec and Western.*

2193. Préférence injuste alléguée dans les taux sur la bière, en faveur des expéditeurs américains consignant aux localités canadiennes, et au désavantage des expéditeurs canadiens aux mêmes localités canadiennes.

2194. Service défectueux des trains fourni par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à Tilston, Man.

2195. Taux dénoncés comme excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, sur le bois de construction, de Portage-la-Prairie à Balcarres.

2196. Facilités de la cour à bestiaux insuffisantes à Idvine, Alta., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2197. Taux exigé sur un wagon de fourrage de Yorkton, Sask., à Snowflake, Man., *via* les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.

2198. Taux exigé par la *Canadian Northern Railway Company* sur un wagon d'avoine de semence de Naisberry à Tugaske.

2199. Formule de décharge de responsabilité quant aux glaces.

2200. Emplacement du chemin de fer Canadien-Pacifique sur le lot 6, concession 2, township de Nassagaweya, Ont.

2201. Expropriation de terrain dans la moitié est de la section 14, township 24, rang 29, à l'ouest du quatrième méridien, Alta., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2202. Absence de clôture sur le chemin de fer *Irondale, Bancroft and Ottawa.*

2203. Augmentation du taux sur l'avoine de semence par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de localités du Canada à Minneapolis, Minn.

2204. Refus de la *Canadian Northern Quebec Railway Company* de construire un croisement de ferme sur le lot 329, Saint-Casimir, Qué.

2205. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à installer une plate-forme de chargement à Fiske, Sask.

2206. Dommages à effets de ménage et perte de quelques-uns, alors qu'en transit, de Deadwood, Dakota-Sud, à Strathcona, Alta.

2207. Obstruction du drainage naturel par les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, dans la ville de Vaudreuil, Qué.

2208. Taux de messagerie sur papier photographique, cartes postales, etc.

2209. Absence de station ou de point d'arrêt entre Prescott et Spencerville, sur l'embranchement Prescott du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2210. Etat dangereux du pont de chevalets sur le chemin de fer Québec-Oriental, à la Grande-Cascapédia, Qué.

2211. Refus de la Compagnie du chemin de fer Québec-Central de payer une réclamation relative à un surtaux allégué sur un wagon de bois de construction, expédié de Weedon, Qué., à Harrisburg, Pa.

2212. Nombre de jours de grâce accordés pour enlever les marchandises en entrepôt, sans payer l'emmagasinage.

2213. Taux représentés comme excessifs, exigés sur un wagon de charbon expédié *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Moosejaw à Pasqua, et dirigé sur Sletcain.

2214. Surtaux allégué sur expédition d'une toiture de Brantford à Vancouver, C.-B., *via* les chemins de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* et le Pacifique-Canadien.

2215. Absence de clôtures sur la ligne du chemin de fer Québec-Oriental, dans le voisinage de Saint-Omer, Qué.

2216. Cantonnier-chef employé par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Stanfold, Qué., adonné à l'usage des boissons enivrantes.

2217. Etat malsain et dangereux du terrain de la station du chemin de fer *Canadian Northern* à Bruno, Sask.

2218. Taux sur le hareng, de Halifax à Renfrew, Ont.

2219. Dommages à la propriété, au Cap-Désespoir, Qué., résultat de l'enlèvement des clôtures par la Compagnie de chemin de fer *Atlantic & Lake Superior.*

2220. Taux additionnels exigés pour cloisonnement d'un wagon de blé expédié de Langbank, Sask., à Port-Arthur.

2221. Etat dangereux des croisements du chemin public au Mille 90 et entre les Milles 84 et 104, sur l'embranchement *Regina, Saskatoon and North Saskatchewan* de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2222. Taux sur le bois de construction par charge de wagon, sur la ligne de la *Great Northern Railway Company.*

2223. Obstruction de la principale rue des maisons de résidence bourgeoises dans la ville de Yale, C.-B., par des wagons-pensions de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2224. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à clôturer l'emplacement de sa voie à travers une ferme, sur les sections 6 et 7, township 40, rang 22, à l'ouest du quatrième méridien, Alta.

2225. Emplacement de la station de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Entwistle, Alta.

2226. Etat des croisements, barrières et clôtures du chemin de fer *Quebec and Western,* dans la municipalité de Grande-Rivière, comté de Gaspé, Qué.

2227. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à transmettre les titres de la propriété achetée d'elle à Delisle, Sask.

228. Surtaux allégué sur de l'avoine expédiée à Gull-Lake, Sask., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2229. Faible différence dans le taux sur la pierre brute comparée à la pierre ouvrée, expédiée des Etats-Unis au Canada, d'où résulte une perte pour le travail canadien.

2230. Surtaux représentés comme excessifs sur les fruits en boîtes métalliques de Sainte-Catherine à Nelson, C.-B.

2231. Taux exigés sur un wagon de choux d'une localité de la Californie à Saskatoon, Sask.

2232. Préférence indue alléguée dans les taux, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en faveur de la Jonction-McAdam, au désavantage de Woodstock, N.-B.

2233. Taux de messagerie excessifs allégués sur le poisson de Vancouver, et préférence injuste en faveur des expéditions de Vancouver à Boston.

2234. Taux exigé par la *Dominion Express Company* sur une bicyclette expédiée de Frédéricton à Mount-Kiswick, N.-B.

2235. Absence de plate-forme de chargement à Skipton, Sask., sur le chemin de fer *Canadian Northern.*

2236. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à payer pour l'emplacement de sa voie à travers un homestead dans le quart nord-est de la section 32, township 28, rang 23, à l'ouest du troisième méridien, Sask.

2237. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* de fournir un croisement au-dessus de sa voie ferrée sur une ferme à Colborne, Ont.

2238. Taux sur le charbon, de Suspension-Bridge à Massey, Ont., *via* les chemins de fer *Michigan Central; Toronto, Hamilton and Buffalo*; et le Pacifique-Canadien, en tant que comparé au taux jusqu'à North-Bay.

2239. Classification des journaux par les messageries.

2240. Drainage le long de la ligne du chemin de fer Témiscouata, dans la municipalité de Saint-Mathias de Cabano, Qué.

2241. Fermeture d'un ponceau sur le chemin de fer Grand-Tronc près Alexandria, Ont.

2242. Distribution de charges de wagon de fleur et autres marchandises sur la ligne du chemin de fer Québec-Oriental.

2243. Négligence de la *Canadian Northern Railway Company* d'ériger une clôture le long de l'emplacement de sa voie à travers une ferme dans le quart sud-est de la section 12, township 18, rang 19, à l'ouest du 1er méridien, Man.

2244. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à payer pour un cheval tué près Hillcrest, Alta., là où sa ligne n'est pas clôturée.

2245. Taux de messagerie sur les articles de modes.

2246. Construction d'un pont sur la rivière Chilliwack, à Chilliwack, C.-B., par la *Canadian Northern Railway Company,* ne laissant que quinze pieds de débouché, et arrêtant ainsi la navigation.

2247. Taux sur un wagon d'avoine de semence expédié de Rheim à Stevely, Alta., *via* les chemins de fer Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien.

2248. Expropriation de terrains par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le township de Nipigon, sans indemnité au propriétaire.

2249. Construction d'une voie de garage par la *Canadian Northern Company* à travers une propriété à Saskatoon, Sask., sans avis ou permission.

2250. Taux exorbitants exigés par la Compagnie de Téléphone de la Colombie-Britannique, à Vancouver-sud, C.-B.

2251. Services non satisfaisants de l'agent de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Carlstadt, Alta.

2252. Défaut de règlement d'une réclamation contre la *Canadian Northern Railway Company* pour surtaux sur des marchandises expédiées d'Edmonton, Alta., à San Diego, Cal.

2253. Tarif G.F.D., 8803, de la Compagnie de chemin de fer *Michigan Central,* supplément n° 2.

2254. Déplacement d'un wagon de charbon, à Hanover, Ont., alors qu'on était à le décharger.

2255. Fermeture d'un croisement privé par le chemin de fer *Atlantic and Lake Superior,* à Petite Rivière-Est, Qué.

2256. Taux sur un wagon d'orge expédié de Treherne, Man., à Saint-Boniface, Man., *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2257. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'accepter, pour les expédier, des wagons de bois de construction de Fort-Qu'Appelle, Sask.

2258. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à payer pour de la glace fournie à la Jonction Hudson-Bay, Sask.

2259. Surtaux allégué avoir été exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'expédition d'un automobile de DesMoines, Iowa, à Provost, Alta.

2260. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, avoir supprimé le service d'entier parcours des wagons à voyageurs entre Wiarton et Palmerston, Ont.

2261. Tarifs sur la fleur et autres produits des grains à Pictou, N.-E., pour réexpédition aux ports de mer de Cap-Breton, établissant une préférence indue au préjudice de Pictou, en faveur de Mulgrave et Halifax.

2262. Négligence de la *Atlantic, Quebec and Western Railway Company* à établir un croisement de ferme à Brèche-à-Manon, dans le comté de Gaspé, Qué.

2263. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à régler une réclamation pour un wagon de grain détruit en transit de Mair-Siding, Sask., à Port-Arthur.

2264. Préférence indue établie dans les taux pour les marchandises, en faveur de l'est et au désavantage de l'ouest du Canada.

2265. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata à indemniser le requérant pour le terrain qu'elle lui a pris pour l'établissement de sa voie à travers sa ferme, et pour dommages causés par le détournement d'un cours d'eau.

2266. Absence de facilités pour le transbordement du grain sur la ligne Prince-Albert et Battleford de la *Canadian Northern Railway Company.*

2267. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à payer pour le terrain dont elle s'est servi en construisant sa ligne à travers le quart nord-ouest de la section 20, township 47, rang 5, à l'ouest du troisième méridien, Sask.

2268. Emploi d'un homme manchot comme conducteur d'un wagon à vapeur sur le chemin de fer Grand-Tronc, entre Black-Rock et Bridgeburg.

2269. Taux sur le bois de pulpe, de Matheson à North-Bay, et la différence des taux des Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, de Matheson à Thorold, Ont.

2270. Non-règlement d'une réclamation contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour surtaux et marchandises en transit volées, de Kansas à Stavely, Alta.

2271. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour non- règlement d'indemnité pour l'emplacement de sa voie à travers une ferme, dans le quart sud-est de la section 36, township 39, rang 23, à l'ouest du quatrième méridien, Alta.

2272. Refus de l'agent de la *Canadian Northern Railway Company,* à Le-Pas, Keewatin, de remettre des marchandises pour lesquelles il n'a pas eu de connaissement.

2273. Etat de la ligne de la *Central Vermont Railway Company* entre Farnham et Frelighsburg, Qué.

2274. Emplacement projeté de la voie de garage de la *Canadian Northern Ontario Company,* aux laminoirs de Belleville.

2275. Compagnie de téléphone Bell, pour exiger six mois de loyer de téléphone comme condition de la résiliation d'un bail de trois ans, à Québec, Qué.

2276. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* de fournir un passage pour les bestiaux à travers une ferme sur le quart est de la section 19, township 39, rang 25, à l'ouest du quatrième méridien, Alta.

2277. Service insuffisant de wagons à Louiseville, Qué., pour le transport du foin aux Etats-Unis.

2278. Etat de l'équipement et défaut de ponctualité continuel du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack (*New York Central Railway*).

2279. Retard allégué dans la livraison de la crème par la *Canadian Express Company,* dans la cité de Toronto, Ont.

2280. Taux des marchandises sur le thé, de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Toronto à Vancouver, C.-B.

2281. Etat non satisfaisant de la station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Bridgeford, Sask.

2282. Surtaux sur une expédition d'articles de ménage, de Qu'Appelle à North-Yakima, Sask.

2283. Mauvais état des clôtures le long de l'emplacement de la voie du chemin de fer Québec-Oriental.

2284. Retard de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata à fournir des wagons pour recevoir des chargements de poteaux à Fraserville, Qué.

2285. Taux excessifs allégués être exigés par la *Dominion Express Company* sur une paire de raquettes, expédiée du village sauvage de Lorette, Qué., à Prince-Rupert, C.-B.

2286. La *Canadian Northern Railway Company,* pour ne pas avoir clôturé l'emplacement de sa voie sur l'embranchement d'Hallboro, à travers une ferme sur la moitié nord de la section 7, township 15, rang 25, à l'ouest du premier méridien, Man.

2287. Taux sur le bois de construction exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Routhier, Qué., à Montréal.

2288. Taux excessifs allégués être exigés pour changement de voie à Portage-la-Prairie, Man.

2289. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour des légumes gelés en transit, de Leduc, Alta., à Winnifred, Alta.

2290. La *Canadian Northern Railway Company,* pour repousser une réclamation fondée sur dommages causés à un poêle en transit sur sa ligne.

2291. Refus de la Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique d'accepter des dépêches de nuit.

2292. Taux de transport sur un wagon de charbon, d'Edmonton Alta., à Clair, Sask.

2293. Surtaux par les Compagnies de chemins de fer Great-Northern et Pacifique-Canadien, sur une charge de wagon de bois de construction expédiée de Tynehead, C.-B., à Moosejaw, Sask.

2294. Taux sur le granit, de North-Derby, Vt., à Brampton, Ont., expédié *via* les chemins de fer *Boston and Maine,* Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

2295. Taux exigés par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette sur un fourgon de foin expédié de Sombra, Ont., à Devon, W. Va.

2296. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour couper des arbres sur la propriété du requérant, à Wabamun, Alta.

2297. Refus des compagnies de messagerie de livrer les marchandises à un endroit situé immédiatement à l'extérieur des limites de la ville de Truro, N.-E.

2298. Refus des compagnies de messagerie de livrer les marchandises à un endroit situé en dehors des limites de la cité de Guelph, Ont.

2299. Refus des compagnies de messagerie de livrer les marchandises à un endroit situé en dehors des limites de la cité de Belleville, Ont.

2300. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de payer une réclamation pour trois chevaux tués sur sa ligne, à trois milles à l'ouest de Watrous, Sask., par suite de l'enlèvement des garde-bestiaux.

2301. Taux de messagerie sur le flétan de la côte du Pacifique à Toronto, Ont.

2302. Croisement dangereux de la *Canadian Northern Railway Company* dans la municipalité rurale de Kindersley, Sask.

2303. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de faire droit à un certificat d'étudiant de l'université Queen, au sujet du prix du passage de Kingston à Muenster, Sask., excepté *via* Chicago, Ill.

2304. Taux de messagerie de Toronto à Waldron, Sask.

2305. Croisement projeté de la *Hamilton Cataract Power and Traction Company,* Man.

2306. Croisement projeté des fils de la *Hamilton Cataract Power and Traction Company* au-dessus du chemin de fer, à Port-Colborne.

2307. Service de trains insuffisant et non satisfaisant, fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Verner, Ont.

2308. Surtaux allégué sur un wagon de bestiaux de Didsbury à Kindersley, Sask., *via* les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

2309. Taux sur le bois de pulpe exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Trois-Rivières aux Chutes-Shawinigan, Qué.

2310. Préférence injuste dans les taux sur l'huile crue de localités de l'Ohio, au désavantage de Wallaceburg et en faveur de Sarnia, Ont., sur le chemin de fer Père-Marquette.

2311. Etat du drainage au croisement du chemin public du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Rutter, Qué.

2312. Absence d'agent de station à Vanscoy, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2313. Retard des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern dans le paiement de réclamations pour surtaux, causé par le transfert de ces réclamations à Montréal pour règlement.

2314. Refus de la Compagnie de téléphone Bell à fournir un téléphone à la fosse au gravier située immédiatement au delà de la jonction de Toronto, sur le chemin Scarlet.

2315. Inconvénients subis par les maisons de commerce en dehors des limites de la cité de London, Ont., par suite du refus des compagnies de messagerie de délivrer leurs marchandises.

2316. Absence de ponceaux aux croisements sur l'embranchement d'Oak-Point de la *Canadian Northern Railway Company,* dans la municipalité de Woodlands, Man.

2317. La *Canadian Northern Railway Company,* pour ne pas clôturer l'emplacement de sa voie à travers une ferme à Forward, Sask.

2318. Préférence indue en matière de taux de téléphone par la *Norfolk Telephone Company,* au désavantage de Port-Dover, Ont.

2319. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de fournir un passage convenable pour les bestiaux, à travers sa voie ferrée sur la ferme du requérant, dans le quart nord-ouest de la section 16, township 25, rang 25, dans la province de Saskatchewan.

2320. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une voie de service pour un entrepôt à Brownlee, Sask.

2321. Non-règlement d'une réclamation pour du bétail tué sur le chemin de fer Canadian-Northern, près de Claysmore, Alta.

2322. Service de trains non satisfaisant fourni à la ville de Moosomin, Sask., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2323. Clôture protectrice insuffisante le long du chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard* (C.P.C.), entre Coldwater et Orillia, Ont.

2324. Etat dangereux du pont sur pilotis du chemin de fer Canadian-Northern, à 16 milles à l'est de Fort-Frances, Ont.

2325. Commodités insuffisantes sur le train de la Division Nord de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc qui part de Toronto à 1.30 p.m.

2326. Etat de l'équipement des locomotives partant de White-River, sur la Division Lac-Supérieur du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2327. Service de trains insuffisant fourni par la *Canadian Northern Railway Company* entre McCreary et Dauphin, Man.

2328. Commodités insuffisantes pour marchandises à McCreary, Man., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern.

2329. Refus de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de fournir une voie de chargement à la carrière de granit, à un demi-mille à l'est de Lansdowne, Ont.

2330. Enlèvement d'un croisement de ferme par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Chesterville, Ont.

2331. Préférence injuste manifestée au désavantage de la cité de Toronto par les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, en matières de taux d'excursion, à partir de London, Ont.

2332. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à régler une réclamation pour une jument tuée sur sa ligne près Maidstone, Sask.

2333. Taux de transport sur un colis expédié de Montréal, Qué., à Stratford, Ont., *via* les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

2334. Refus allégué de la *Canadian Express Company* de délivrer les consignations de lait le soir de leur arrivée à Montréal, Qué.

2335. Absence de clôture sur l'embranchement Prince-Albert de la *Canadian Northern Railway Company,* sur la moitié est de la section 2, township 49, rang 4, à l'ouest du troisième méridien, Sask., d'où sont résultés des dommages aux récoltes.

2336. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à payer l'indemnité pour l'emplacement de sa voie de l'embranchement Vègreville-Calgary, dans la section 43, township 19, rang 4, province d'Alberta.

2337. Trains de la *Canadian Northern Railway Company* ne faisant pas arrêt avant de traverser le pont jeté sur la rivière Saskatchewan et d'entrer dans la ville de Prince-Albert, Sask.

2338. Taux de transport sur une pièce de moulage en fonte de dix livres, de Calgary à Carlstadt, Alta.

2339. Service de trains défectueux de la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, à Highlands, Qué.

2340. Augmentation des taux de la *British Columbia Electric Railway Company* sur le bétail sur pied de Vancouver à Eburne, et sur le bœuf préparé, de Eburne à Vancouver.

2341. Absence de clôture le long de l'emplacement de la voie du chemin de fer Canadian-Northern, à proximité de Marcellin, Sask.

2342. Fermeture projetée des rues par la *Canadian Northern Railway Company,* dans la ville de Rainy-River et la municipalité d'Atwood, Ont.

2343. Conditions non satisfaisantes imposées par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour fournir des trains d'excursion à Plaster-Rock, N.-B.

2344. Absence de clôture le long de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc (louée à la *Seymour Power and Electric Company*) dans le township de Clarke, Ont.

2345. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à tenir l'emplacement de sa voie libre de mauvaises herbes, à l'ouest de Howick, Qué.

2346. Absence de clôture sur le chemin de fer Canadian-Northern, dans le voisinage de Kirkpatrick, Sask.

2347. Retard dans la délivrance d'une machine à coudre expédiée de Hamilton, Ont., à Quill-Lake, Sask., par suite de sa livraison par erreur à Gull-Lake, Sask.

2348. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour ne pas avoir d'officier chargé d'indiquer aux voyageurs les convois qu'ils doivent prendre à Palmerston.

2349. Taux de fret sur le feuillard, de Sharon, Pa., à London, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2350. Dommages par la fumée à Sherbrooke, Qué., causés par les locomotives de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

2351. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à payer pour l'emplacement de sa voie à travers une ferme à Alix, Alta.

2352. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* d'installer des passages pour les bestiaux sur la ferme du requérant, à Lacombe, Alta.

2353. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de permettre au requérant de voyager dans le fourgon du conducteur, en conduisant un wagon de chevaux de Winnipeg, Man., à Waldron, Sask.

2354. Prix exigé par la *Canadian Express Company* sur un livre de Toronto à Kingston, Ont.

2355. La *London and Lake Erie Railway and Transportation Company,* pour l'état dans lequel elle a laissé le chemin à partir du village Union, Ont., jusqu'à une faible distance vers le sud; état malsain de la station à Union, Ont.; taux sur les voyageurs de Union à Saint-Thomas et retour.

2356. La *Michigan Central Railroad Company,* relativement au service non satisfaisant des trains arrivant à Woodslee, Ont., et en partant, et prix de passage excessif allégué être exigé entre Woodslee et Windsor, Ont.

2357. Facilités insuffisantes pour la manutention des marchandises à Clair, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern, dont il est résulté des dommages aux chargements par la pluie.

2358. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à payer pour l'emplacement de sa voie à travers une propriété près Wauchope, Sask.

2359. Absence de plate-forme de chargement à Yonker, Sask., sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2360. Négligence de la *Canadian Northern Railway Company* à fournir des wagons en nombre suffisant à Saint-Tite, Qué.

2361. Prix offert par la *South Ontario Pacific Railway Company* pour le terrain qu'elle se propose d'exproprier à Carlisle, Ont.

2362. Non-construction de l'embranchement Oak-Point du chemin de fer Canadian-Northern.

2363. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'établir un emplacement de ville à Cédoux, Sask.

2364. Commodités insuffisantes de station à Saint-François de Salle, Qué., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2365. Non-construction d'un passage à bestiaux sur une ferme à Carlisle, Ont., sur la ligne de Guelph à Hamilton du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2366. Projet de nommer "Saint-Louis" un emplacement de ville du Grand-Tronc-Pacifique, du fait qu'il s'y trouve déjà une ville de ce nom.

2367. Absence de service de wagons frigorifiques sur le chemin de fer *Irondale, Bancroft and Ottawa.*

2368. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* d'admettre une réclamation pour marchandises manquant à une consignation, de Winnipeg, Man., à Innisfree, Alta.

2369. Fermeture du bureau de la *Great North Western Telegraph Company* à Pointe-à-Pic, Qué.

2370. Construction d'un remblai par la *Atlantic, Quebec and Western Railway Company* à Port-Daniel-Est, Qué., interdisant tous moyens d'atteindre la plage.

2371. Obstruction de l'approvisionnement d'eau pour le bétail à Gascons, Qué., par la *Atlantic, Quebec and Western Company.*

2372. Absence d'une voie de chargement à Hopetown, Qué., sur le chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western.*

2373. Taux de messagerie excessifs allégués être imposés sur un chargement de chapeaux, de Toronto à Greenwood, C.-B.

2374. Etat dangereux de deux croisements du chemin de fer Transcontinental dans la municipalité de Saint-Augustin, Qué.

2375. Clôtures de chemin de fer insuffisantes pour empêcher les porcs et autre petit bétail de se porter sur l'emplacement de la voie ferrée.

2376. Absence de commodités de garage à Ribstone, Alta., sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2377. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'admettre une réclamation pour du foin brûlé par un feu de prairie, allégué avoir été allumé par une étincelle de sa locomotive.

2378. La *Canadian Northern Railway Company,* pour ne pas clôturer l'emplacement de sa voie et ne fournir au requérant aucune facilité de drainage sur sa ferme, dans le quart nord-ouest de la section 25, township 43, rang 20, à l'ouest du quatrième méridien, Alta.

2379. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à régler une réclamation pour perte de marchandises en transit.

2380. Taux excessifs d'entreposage allégués avoir été imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un chargement de radiateurs, à Ottawa, Ont.

2381. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de permettre au requérant de reculer son omnibus jusqu'à la plate-forme de la station à Saskatoon, Sask., de manière à y faire monter et en faire descendre les voyageurs.

2382. Refus de la Commission des chemins de fer de permettre le trafic de transport sur les lignes nouvellement construites, avant qu'elles ne soient inspectées.

2383. Compagnie de Téléphone Bell, concernant les conditions auxquelles le service du téléphone leur est fourni dans la cité de Toronto.

2384. Refus de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de diriger *via* London les expéditions de Stratford, Ont., aux diverses localités situées sur le chemin de fer Michigan-Central, à l'ouest de Saint-Thomas, Ont.

2385. La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, pour refus de payer le plein montant d'une réclamation pour des moutons tués, résultant du fait que les entrepreneurs ont coupé la clôture du requérant, au cours de la construction de l'embranchement Stettler-Castor.

2386. Etat du terrain alloué pour l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Silton, Sask.

2387. Etat dangereux du croisement des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Michigan-Central à la rue King, Hagersville, Ont.

2388. Etat dangereux du croisement sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à trois quarts de mille à l'est de Shawville, Qué.

2389. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à construire le chemin de fer de Breadinbery et Kamsack.

2390. Taux de messagerie excessifs allégués avoir été exigés sur des œufs et pour le retour des caisses vides, entre Sainte-Anne de Bellevue et Montréal, Qué.

2391. Etat dangereux du croisement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'avenue Higgins, Winnipeg, Man.

2392. Service non satisfaisant de la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Sainte-Anne de Bellevue, Qué.

2393. Retard d'un wagon d'effets appartenant à un colon, expédié de Hamilton, Ont., à Kitscoty, Alta., résultant du fait qu'il avait été égaré sur le chemin de fer Paeifique-Canadien.

2394. La *Canadian Northern Railway Company,* pour ne pas clôturer l'emplacement de sa voie sur la subdivision Wawanesa.

2395. Emplacement d'un chemin de fer à chevaux à la station de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, à Oakville, Ont.

2396. Taux excessifs exigés sur un wagon d'avoine, de Embrie-Siding à New-Westminster, C.-B., par la *Victoria Terminal Railway and Ferry Company,* (G.N.R.).

2397. Absence de clôture sur le chemin de fer Canadian-Northern près Vassar, Man., étant cause que du bétail a été tué à cet endroit.

2398. Etat de la clôture de l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, le long de la moitié sud du lot n° 1, concession 9, township de Felos, Ont.

2399. Absence de commodités de station à Cardale, Man., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2400. Garage des wagons sur la rue Front, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern.

2401. Obstruction du croisement de ferme sur la propriété du requérant à Saint-Thomas, Ont., par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette.

2402. Taux de téléphone entre Strathroy, Ont., et les localités sur les lignes des compagnies les rattachant dans le voisinage.

2403. Taux de messagerie excessifs allégués, sur les fers forgés expédiés de New-Glasgow, N.-E., à Collingwood, Ont.

2404. Etat de deux croisements du chemin public sur le chemin de fer Canadian-Northern, immédiatement à l'ouest du village de Kamsack, Sask.

2405. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour donner crédit sur le fret aux expéditeurs de bois de construction de la Colombie-Britannique.

2406. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à payer indemnité pour l'emplacement de sa voie à travers la ferme du requérant, dans le quart nord-ouest de la section 21, township 2, rang 21, à l'ouest du premier méridien, Manitoba.

2407. Retard allégué à fournir la nourriture et l'eau au bétail d'un wagon sur le chemin de fer Canadian-Northern, à Portage-la-Prairie, Man.

2408. Retard allégué à fournir la nourriture et l'eau au bétail d'un wagon sur le chemin de fer Canadian-Northern, à Portage-la-Prairie, Man.

2409. Service non satisfaisant fourni par la Compagnie du chemın de fer Pacifique-Canadien, des trains à destination de Lennoxville, Qué., et en partant.

2410. Taux excessifs allégués avoir été exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour fournir un train spécial pour un bazar d'église à Painswick, Ont.

2411. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'admettre une réclamation pour une jument tuée sur l'emplacement de sa voie près Bowden, Alta.

2412. Refus de la *Dominion Express Company* de délivrer des marchandises dans la cité de Trail, C.-B.

2413. La *Dominion Express Company,* pour ne jamais accorder volontairement le remboursement d'un surtaux perçu.

2414. Augmentation projetée des taux sur l'anthracite à partir des ponts Suspension et International.

2415. Taux excessifs exigés par les compagnies de transport par eau, sur le fret allant à Prince-Rupert, C.-B.

2416. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* de régler une réclamation pour une valise perdue.

2417. Insuffisante quantité de wagons fournie par la *Canadian Northern Railway Company* à Prince-Albert, pour les expéditions de bois de chauffage à Saskatoon et autres localités.

2418. Discontinuation par la *Great North Western Telegraph Company* d'exploiter sa ligne dans la ville de Granby, Qué.

2419. Service non satisfaisant fourni par la *Canadian Northern Railway Company* sur son embranchement à partir de la jonction Hudson-Bay jusqu'à Le-Pas.

2430. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour baser ses taux sur un wagon de bois de tilleul d'Amérique, expédié de Mt-Albert à Toronto, sur un minimum de 30,000 livres, alors que le wagon, rempli jusqu'au toit, ne pesait que 26,100 livres.

2421. Service de trains non satisfaisant par les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc à Lennoxville, Qué.

2422. Surtaux allégués, perçus par la Compagnie de Téléphone Bell, pour le service de longue distance, à Montréal, Qué.

2423. Taux de la *Canadian Express Company* sur un panier de tomates, de Toronto à Newcastle, Ont.

2424. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour laisser des charges de wagon de fumier en permanence à proximité de l'hôtel du requérant à Saint-Jérôme, Qué.

2425. Matériaux employés au remplissage par la *Canadian Northern Railway Company,* entre Makaroff et Deepdale, et composés pour environ un tiers de roches qui roulent sur les pentes jusque sur la propriété du requérant.

2426. Absence d'agent de station à Hazelmere, C.-B., sur le chemin de fer *Great Northern.*

2427. Dommages au terrain près la jonction d'Iberville, Qué., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dus au creusage par les cantonniers pour arrêter les feux qu'ils ont allumés.

2428. Prix de passage excessifs allégués avoir été exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc entre Valleyfield et Soulanges, Qué.

2429. Transporter la gare de Curzon à Yahk, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2430. Les prix de passage des voyageurs exigés par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, entre Corunna et Sarnia, jugés excessifs comparés à ceux établis entre d'autres localités.

2431. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ne pas régler l'ndemnité pour l'emplacement de sa voie à travers le homestead du requérant, dans le quart sud de la section 7, township 35, rang 7, à l'ouest du quatrième méridien, Alta.

2432. Homme incompétent employé comme contremaître et mécanicien de locomotives par la *Brockville, Westport and Northwestern Railway Company.*

2433. Construction d'une ligne d'embranchement par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à un endroit sur le *Toronto Belt Line Railway,* à l'ouest de l'avenue Windermere, dans le township de York .

2434. La *Canadian Northern Railway Company,* pour retard à payer indemnité pour l'emplacement de sa rue à travers la section 26, township 1, rang 3, à l'ouest du 3e méridien, et dans la moitié ouest de la seticon 32, township 2, rang 6, O. du 2e méridien, Sask.

2435. Sifflets des locomotives de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en arrière de la résidence du requérant, sur l'Avenue Argyle, Ottawa, Ont.

2436. Refus de la *Great Northern Railway Company* de transporter des explosifs sur ses trains mixtes à Hezelmere, C.-B.

2437. Changement de classification des poulets par la *Dominion Express Company,* de volailles à marchandises, d'où une augmentation des taux.

2438. Fermeture de station à Escuminac, Qué., sur le chemin de fer Québec-Oriental.

2439. Taux de fret sur un sac de chiffons expédié de Sussex, N.-B., à Yarmouth, N.-E., *via* les chemins de fer Intercolonial et Dominion-Atlantic.

2440. Taux imposé par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur un wagon de fruits mélangés de Toronto à Orillia, comparé aux taux de Toronto à Midland.

2441. Comblement d'une branche de la rivière Elk par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, inondant ainsi le terrain du requérant près Elko, C.-B.

2442. Inconvénients causés par la composition des trains, la sonnerie des cloches, les sifflets, la fumée, etc., des locomotives de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le voisinage de Westmount, Qué.

2443. La *Alberta Railway and Irrigation Company,* concernant un wagon de pommes gelées par suite du retard dans la livraison à Lethbridge, Alta.

2444. Taux excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour transporter le charbon dans la province d'Alberta.

2445. Surtaux allégué par la *Alberta Railway and Irrigation Company* sur un chargement de Calgary à Raymond, Alta.

2446.—Retard dans le transport d'une machine à gazoline expédiée de Penetanguishene à Wabamun, Alta, *via* les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

2447. Absence d'agent de station et de plate-forme de déchargement pour le fret à Wabamun, Alta, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2448. Encombrement sur les trains à destination de Wabamun, Alta, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2249. Plate-forme de la station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien trop petite à Théodore, Sask.

2450. Service du fret fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Joliette et Montréal, Qué.

2451. Croisement dangereux sur l'embranchement Végreville-Calgary de la *Canadian Northern Railway Company,* entre les sections 25 et 26, township 43, rang 20, O. du 4e méridien, Alta.

2452. Encombrement des trains du dimanche sur le chemin de fer Vermont-Central, entre Montréal et Waterloo.

2453. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à enlever les wagons chargés d'une voie de chargement privée à Montréal, Qué.

2454. Prix excessifs d'aiguillage allégués être exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Sarnia, Ont.

2455. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* de régler une réclamation pour une vache tuée sur sa voie près Dana, Sask.

2456. Taux excessifs allégués sur un chargement d'articles de ménage de Harrison's-Mills, C.-B., à Toronto, Ont., *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2457. Nombre insuffisant de wagons fournis à Belleville, Ont., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

2458. Bruit causé par les locomotives de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près du chemin Davenport, Toronto, Ont.

2459. Emplacement projeté de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à travers le terrain du cimetière de Erskine, à l'angle sud-ouest du lot 26, concession 2, township de Pickering, Ont.

2460. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour argent déboursé dans la recherche de bagages perdus.

2461. Taux excessifs de passage de voyageurs allégués être exigés par la *British Columbia Express* et la *Fort George Lumber and Navigation Company,* sur leurs bateaux à vapeur de la rivière Fraser.

2462. Nombre insuffisant des wagons fournis par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour les expéditions de foin à Louiseville, Saint-Barthélémy et Saint-Cuthbert, Qué.

2463. Taux sur le grain, sur le chemin de fer *Great Northern,* de Hayfield à Brandon et de Roseland à Brandon, Man.

2464. Absence de drainage convenable sur le chemin de fer Canadian-Northern, entre les lots 214, 215 et 216, concession 1, township de Chatham, Qué.

2465. Surtaux allégué sur un billet Pullman, de Montréal à Toronto, *via* le chemin de fer Grand-Tronc.

2466. Pont de chevalets construit à trop bas niveau par la *Canadian Northern Railway Company,* à travers la rue Main, Emerson, Man.

2467. Emplacement projeté du trottoir de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour conduire de sa gare à Pelle-Plaine, Sask., au trottoir de la ville, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2468. Nombre insuffisant de wagons à Verner, Ont., pour les expéditions de foin, sur le chemin de fer Canadien-Pacifique.

2469. Changement d'horaire pour le train de la Compagnie du chemin de fer Québec-Oriental, de Métapédia à New-Carlisle, le 22 juin 1911, sans avis prélabale convenable.

2470. Etat des clôtures et garde-bestiaux à Laprairie, Qué., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2471. Etat malsain de la station de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sur la rue Stuart, Hamilton, Ont.

2472. Incinvénients causés aux expéditeurs de haltes sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, du fait que les conducteurs ne sont pas autorisés à signer les connaissements pour le fret reçu.

2473. Service défectueux de la *Canadian Express Company,* au sujet du retour des boîtes à crème vides en la cité de Montréal, Qué.

2474. Qualité du charbon employé sur le chemin de fer Canadian-Northern entre Prince-Albert et Big-River, Sask., attendu qu'il constitue un combustible dangereux dans les localités boisées.

2475. Marchandises retenues dans les hangars des compagnies de chemin de fer pendant un temps excessivement long avant leur délivrance.

2476. Defus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de placer des écriteaux à deux croisements du chemin public dans la paroisse de Grand-Falls, N.-B.

2477. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à transférer les expéditions de porcs de Strathcona, Alta., causant perte dans le poids.

2478. Refus des compagnies de messagerie de livrer les marchandises en un endroit en dehors des limites de la ville de Walkerville, Ont.

2479. Préférence injuste allégués au désavantage des requérants, par la *Great Northern Railway Company,* en matière de taux sur les viandes, de Sapperton à Vancouver, et son incapacité de fournir des wagons frigorifiques pour le commerce local dans la Colombie-Britannique.

2480. Taux exigés par la *Campbellton and Gaspé Steamship Company* sur la bière de gingembre et autres boissons douces.

2481. Surtaxe de $5 exigée par la Compagnie de Téléphone Bell pour l'usage d'un récepteur de téléphone à longue distance, à Montréal, Qué.

2482. Danger causé par le feu mis aux déchets par les employés de la *Canadian Northern Company,* à Waseca, Sask.

2483. Augmentation des taux sur le poisson frais par la *Dominion Express Company,* de Gimli à Winnipeg, Man.

2484. Augmentation des taux de fret des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sur les pommes, entre les localités de la Nouvelle-Ecosse et celles de l'ouest du Canada.

2485. Insuffisance des précautions prises contre l'incendie par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le district de Lougheed, Alta.

2486. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Bury, Qué.

2487. Absence de clôture sur le chemin de fer Canadian-Northern dans le quart sud-est de la section 2, township 18, rang 20, ouest du deuxième méridien, Sask.

2488. Taux exigés des habitants de Dawson pour le transport par eau de White-horse à Dawson.

2489. Taux exigés sur la route White-Pass et Yukoe.

2490. Taux de messagerie exigés par la *Wells Fargo Company.*

2491. Taux exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur un chargement de racine de gentiane de New-York à London, Ont.

2492. Prix exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour la validation de quatre billets de passage, de Toronto à Seattle et retour.

2493. Service de trains non satisfaisant fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Markstay, Ont.

2494. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'indemniser le requérant pour la perte d'une valise en transit, de Moosomin à Broadview, Sask.

2495. Renvoi d'un méuanicien par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour refus de travailler pendant un nombre excessif d'heures.

2496. Etat non satisfaisast du croisement établi pour le requérant par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le quart sud-ouest d ela section 8, township 21, rang 12, ouest du deuxième méridien, Sask.

2497. Augmentation alléguée dans les taux de messagerie sur les cercueils.

2498. Taux de la *Dominion Express Company* sur la crème sure à Vancouver, C.-B.

2499. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à fournir un croisement de ferme au requérant, sur le lot 23, concession 6, townships de Ops, Ontario.

2500. Taux excessifs allégués sur un wagon de blé expédié de Plunket, Sask., à Fort-William.

2501. Manutention du bétail sur pied dans la province d'Alberta.

2502. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour l'état défectueux des choses sur la ferme du requérant, dans le quart sud-est de la section 53, township 4, rang 5, Alberta.

2503. Augmentation des taux sur le fer de ramasse sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Winnipeg, Man., à Fort-William, Ont.

2504. Nombre insuffisant de wagons fournis par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Orangeville, Ont.

2505. Perte d'une machine à coudre en transit, de Brockton, Mass., à Islay, Alta.

2506. Refus de la *Dominion Atlantic Railway Company* d'accepter de faire le transport des pommes à destination de l'Ouest, à moins de les diriger *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien et de ne les placer dans aucun autre wagon que ceux de cette dernière compagnie.

2507. Nombre insuffisant de wagons fournis par la Compagnie du chemin de fre Grand-Tronc pour les expéditions de foin, de sa Division d'Ottawa à des localités des Etats-Unis.

2508. Refus de l'agent de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Sainte-Martine, Qué., de permettre de charger de foin des wagons propres au transport du grain.

2509. La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, pour interdire de charger de foin des wagons propres au transport du grain; aussi pour l'augmentation des taux sur le foin destiné à des localités des Etats-Unis.

2510. Règlements en vigueur sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu desquels les wagons d'une certaine compagnie ne peuvent être chargés qu'à destination de localités situées sur la ligne de cette compagnie.

2511. Nombre insuffisant de wagons fournis aux cours des requérants, entre Caldwell et Madawaska, sur la Division d'Ottawa du chemin de fer Grand-Tronc.

2512. Taux exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un wagon d'engrais de Montréal, Qué., à Andover, N.-B.

2513. Surtaux par la *Canadian Express Company* sur un colis expédié de Toronto à Niagara.

2514. Employer des locomotives lèges en dehors de Kamloops à parcourir une distance de plus de 23 milles, sans conducteur, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2515. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* d'accepter du fret à expédier sur sa ligne, de Radville dans la direction nord vers Moosejaw.

2516. Retard de la Compagnie du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean de retourner un wagon frigorifique chargé à Chicoutimi.

2517. Bétail tué sur le chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* par suite d'une ouverture dans la clôture sur le lot 20, concession A, township de McDougall, Ont.

2518. Vache tuée sur le chemin de fer Canadian-Northern à environ un mille à l'est de Margo, Sask., par suite du mauvais état des garde-bestiaux.

2519. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Ottawa, Ont., pour l'expédition de lattes de pin blanc à certains endroits des Etats-Unis.

2520. Croisement dongereux du chemin de fer Pacifique-Canadien au chemin de Crookston-Fuller, environ un mille à l'est de Ivanhoe-Station, Ont.

2521. Taux des wagons dortoirs sur l'Intercolonial entre Montréal et Bathurst, N.-B.

2522. Surtaux pour cabines sur le steamer du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Fort-William et Owen-Sound.

2523. Taux de fret exigés sur le *SS. Canada* de Campbellton à la côte, pour marchandises expédiées sur le chemin de fer Intercolonial à Campbellton pour réexpédition.

2524. Etat malsain des chambres de toilette dans les stations de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Carleton-Place, Brockville et Ottawa.

2525. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à régler une réclamation relative à une surtaxe sur un wagon de dormants livrés à la *Quebec, Montreal and Southern Railway* à Saint-Hyacinthe.

2526. Taux de fret sur le foin, de localités sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Aylmer et Coulonge, à des localités des Etats-Unis.

2527. L'*American Express Company,* pour retenir un colis adressé aux requérants, dans les entrepôts de la douane à Montréal, Qué., sans les avertir.

2528. Retards dans le service du fret de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, de Delhi à Sainte-Catherine, et de Simcoe à Hamilton, Ont.

2529. Service télégraphique non satisfaisant de Chilliwack à Vancouver, C.-B., et à tout autre endroit.

2530. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Alfred, Ont.

2531. Surtaxe pour cabine sur le steamer de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Fort-William et Owen-Sound.

2532. Retard du wagon portant l'outillage de l'entrepreneur, du chlorate de potasse, etc., expédié de Fort-Frances à Hammond, Ont., *via* les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.

2533. Nombre insuffisant de wagons de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'expédition du foin de la paroisse de Saint-Guillaume, Qué., et taux de transport sur ce foin.

2534. Augmentation des taux de la *Dominion Express Company* entre Victoria et Vancouver et New-Westminster.

2535. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à fournir un wagon frigorifique du C.P.C. à Whitby, Ont.

2536. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à clôturer l'emplacement de sa voie à travers la propriété du requérant, sur son embranchement de Winnipeg-Virden.

2537. Absence de clôture sur l'emplacement de la voie de la *Canadian Northern Railway Company* à Banning, Ont.

2538. Service défectueux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour excursion à Valleyfield, Qué., et retour, 16 août 1911.

2539. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à indemniser pour les dommages causés au jardin du requérant lors de l'établissement de l'emplacement de sa voie, près Riddell, Sask.

2540. Etat dangereux du croisement sur les lots 221 et 223, concession B, township de Chatham, Qué., sur la ligne de la *Canadian Northern Ontario Railway Company.*

2541. Nombre insuffisant de wagons de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Sainte-Justine et Glen Robertson pour les expéditions de foin aux Etats-Unis.

2542. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de rembourser surtaxe sur billets d'admission à une foire pour les chevaux.

2543. Refus de la *Canadian Express Company* d'accepter un colis à Québec, Qué., pour le remettre à la *Dominion Express Company* à Edmundston, N.-B., afin de le réexpédier à Woodstock, N.-B.

2544. Augmentation projetée des taux sur le bois à pulpe mécaniquement moulu, par les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et *St. Catharines and Toronto.*

2545. Délai de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à régler une réclamation pour un poêle de cuisine endommagé en transit de Pakenham à Haliburton, Ont.

2546. Refus de la Compagnie du chemin de fer Québec-Oriental de régler une réclamation pour un cheval tué sur sa ligne près le Cap-Maria, Qué., par suite de la défectuosité de la clôture.

2547. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour retard à payer le requérant pour services rendus.

2548. Perte d'une caisse de ferblanterie expédiée de Fort-Frances à Stuartburn, Man., *via* le chemin de fer Pacfiique-Canadien.

2549. Prix du magasinage, par la *Canadian Northern Railway Compayn,* d'une couverture en laine à Edmonton, Alta.

2550. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern à Calder, Sask.

2551. Taux exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur spécifiques pour bétail et volailles, de London, Ont., aux localités de l'ouest du Canada.

2552. Vitesse des trains de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien le long de la rue Main, à Kamloops, C.-B.

2553. Règlements de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien concernant le déchargement de poudre à Nakusp, C.-B.

2554. Taux excessifs exigés sur un colis par la *Canadian Northern Express Company,* de Mountain-Grove à Bancroft, Ont.

2555. Agent de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à Apple-Hill, Ont.

2556. Retard de la Compagnie de Téléphone Bell à installer le téléphone à Hamilton, Ont.

2557. Degré de vitesse des trains traversant la rue Main, dans la ville Gladstone, Man.

2558. Fermeture du bureau de la *Great North Western Telegraph Company* à Thetford-Mines, Qué.

2559. Commodités insuffisantes pour le fret et les voyageurs à Salmo, C.-B., sur le chemin de fer Great-Northern.

2560. Croisements de ferme non satisfaisants sur les chemins de fer Transcontinental et Pacifique-Canadien à Saint-Basile, N.-B.

2561. Prix exorbitant exigé pour le service téléphonique de la Compagnie de Téléphone Bell à Montréal, Qué.

2562. Retard à Sydney, N.-E., d'une expédition d'œufs de Truro, N.-E., à Whitney-Pier, N.-E., par la *Canadian Express Company.*

2563. Service défectueux des trains de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Markstay, Ont.

2564. Taux additionnel de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour camionnage à Toronto, Ont.

2565. Classification de la *Canadian Northern Railway Company* du fil de fer à clôture en botte.

2566. Raccordement non satisfaisant des trains des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, à North-Bay, Ont.

2567. Nombre insuffisant de wagons-plates-formes pour le chargement de poteaux sur le chemin de fer Kingston et Pembroke.

2568. Retard à Shellbrook d'instruments aratoires expédiés de Winnipeg à Boutin, Sask., *via* le chemin de Canadian-Northern.

2569. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exiger le taux de première classe sur les effets des colons, de Chilliwack, C.-B., à Grandview, Man.

2570. Nombre insuffisant de wagons de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour les expéditions de foin, de localités de sa division d'Ottawa, aux Etats-Unis.

2571. Retards pour obtenir remboursement dans les cas où les taux du fret sont payés deux fois, par suite d'erreur de la compagnie de chemin de fer.

2572. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour du bétail tué sur sa ligne près Blairmore, Alta.

2573. Retard de deux wagons de bétail à Kindersley, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern, sans être pourvus d'eau.

2574. Construction projetée d'un embranchement par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à l'usine de la *Aylmer Canning Company,* à Aylmer, Ont.

2575. Nombre insuffisant de wagons de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour les expéditions de bois de Hébert, Qué., à Montréal.

2576. Consignation de plants de jeunes arbres détruits par la gelée, en transit sur le chemin de fer Canadian-Northern, de Neepawa à MacNutt, Sask.

2577. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler réclamation pour le bris de tuyaux pour égout en transit.

2578. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler réclamation pour un poulain tué sur sa ligne à South-Bay, N.-B.

2579. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* de rembourser le requérant du plein montant payé pour du bois destiné à faire des portes pour le grain, alors qu'aucune de ces portes n'avait été fournie avec les wagons employés.

2580. La *White Pass & Yukon Railway Company,* pour excursions le dimanche.

2581. Wagon de pommes gelées en transit, de Forest, Ont., à Dubuc, Sask., *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2582. Préférence indue par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au désavantage de la ville de Loveburn, Sask., en matière de service des wagons pour les expéditions de grain.

2583. Service de train non satisfaisant de la *Quebec, Montreal and Southern Railway Company,* entre Iberville et Sorel, Qué.

2584. Service non satisfaisant des trains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à destination de Paris, Ont., et en partant.

2585. Injustice de la section "D" de la règle 12, de la Classification des Messageries n° 2.

2586. Insuffisance de wagons frigorifiques sur le chemin de fer Dominion-Atlantic pour les expéditions de pommes de Berwick, N.-E.

2587. Retard à transférer une expédition de traîneaux du chemin de fer Pacifique-Canadian au chemin de fer *Canadian Northern,* à Winnipeg, Man.

2588. Taux excessifs sur la fleur, de Indian-Head, Sask., aux localités sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2589. Commodités insuffisantes pour la manutention du trafic à Shelburne, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2590. La *Boston & Maine Railway Company,* pour retard à Lennoxville d'un wagon de grain à destination de Stanstead, Qué.

2591. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de faire faire arrêt à Go dwood, Ont., à son train entrant à bonne heure à Toronto, le matin.

2592. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour ne pas s'être mise en situation de pourvoir à la manutention du grain et des marchandises à Mirror, Alta.

2593. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern, à Montcalm, Qué., pour les expéditions de foin aux Etats-Unis.

2594. Conditions auxquelles le requérant obtient des wagons de la *Canadian Northern Railway Company,* à Delisle, Sask.

2595. Suppression d'un train de voyageurs sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre Edmonton et Mirror, *via* Tolfield, Alta.

2596. Retard de la *Canadian Northern Express Company* à régler réclamation pour des œufs perdus en transit, de Baldur à Winnipeg, Man.

2597. Etat du croisement sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de la halte de Crombie, Ont.

2598. Clasification comme marchandises du papier-feutre pour la construction

2599. Manque de lumières d'aiguillage sur les embranchements de Maniwaki et Prescott du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2600. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer *Canadian Northern Quebec,* à Montcalm, Qué., pour les expéditions de foin aux Etats-Unis.

2601. Compagnie de Téléphone Bell, pour augmenter le loyer d'un téléphone à un endroit en dehors des limites de la cité de Belleville, Ont.

2602. Agent de la *Canadian Express Company,* à Paris, Ont., non pourvu des facilités convenables pour la dépêche rapide des affaires à cet endroit.

2603. Situation sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique durant la grève des mécaniciens et chaudronniers.

2604. Refus de la *Canadian Northern Railway Company* de régler une réclamation pour une caisse d'allumettes perdue en transit, de Saskatoon à Fairmount, Sask.

2605. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à régler réclamation pour la perte d'une consignation de gants, de Acton à Bladworth, Sask.

2606. Etat d'un croisement de chemin public sur le chemin de fer Grand-Tronc, en face du lot 93, entre les concessions 2 et 3, township de Tay, Ont.

2607. Commodités insuffisantes fournies par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la station Marchand, Qué.

2608. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au chemin Stave, près Port-Crédit, Ont.

2609. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au chemin Centre, près Port-Crédit, Ont.

2610. Nombre insuffisant de wagons à Wroxton, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern, pour la manutention du grain à partir de cet endroit.

2611. Construction projetée d'une cour pour le fret par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette à Erieau, place de résidence d'été près Chatham, Ont.

2612. Surtaxe alléguée sur le prix du passage par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, de Richmond à Acton-Vale, Qué.

2613. Nombre insuffisant de wagons de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Louiseville, Qué.

2614. Commodités de station insuffisantes fournies par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Cadogan, Alta.

2615. Defus de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company* (C.P.C.), de fournir au requérant un croisement souterrain sur le lot 24, concession 6, township de Ops, Ont.

2616. Commodités insuffisantes fournies par la *Canadian Northern Railway Company,* à Englefield, Sask.

2617. Insuffisance des garde-bestiaux dans le district de New-Westminster, C.-B.

2618. Augmentation projetée des taux sur le foin pressé, sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud.

2619. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour ne pas faire prompte livraison des marchandises et ne pas expédier promptement le grain et les autres chargements, de Melville, Sask., et du district.

2620. Nombre insuffisant de wagons de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Rocanville, Sask.

2621. Prix excessifs de camionnage exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour la livraison d'un baril de pommes dans la cité de Toronto, Ont.

2622. Taux exigés par les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sur les tuyaux pour égout, de Hamilton à Russell, Ont.

2623. Insuffisance de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern à Dunrea, Man.

2624. Préférence injuste par la *Canadian Northern Quebec Railway Company* dans la distribution des wagons vides à Louiseville, Saint-Casimir et autres endroits, pour les expéditions de foin aux Etats-Unis.

2625. Service défectueux de la *Woodstock, Thames Valley and Ingersoll Electric Railway Company.*

2626. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern pour les expéditions de foin de Hallboro, Sask.

2627. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer *Canadian-Northern* à Vista, Man.

2628. Négligence de la *Dominion Atlantic Railway Company* de fournir au requérant des wagons frigorifiques pour le transport des pommes de Aylsford.

2629. Etat dangereux du croisement sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Durham, Walkerton, Ont.

2630. Nombre insuffisant de wagons du chemin de fer Canadian-Northern à Vista, Man.

2631. Facilités non satisfaisantes pour placer les wagons de manière à pourvoir y charger le foin, à Stittsville, Ost., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2632. Taux sur le hareng salé par lots de charge de wagon, de Halifax à Ottawa et Shawville.

2633. Taux excessifs exigés par la *Canadian Express Company* sur un colis de Montréal à Ottawa.

2634. Etat dangereux des croisements Stave Bank et du chemin Centre, sur le chemin de fer Grand-Tronc, près Port-Crédit, Ont.

2635. Taux excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un colis d'Ottawa à Fort-Coulonge, Qué.

2636. Surtaxe alléguée avoir été exigée par la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud sur une expédition de foin de Yamaska à Brighton, Mass.

2637. Refus de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central de peser les expéditions de charbon au port d'entrée, à destination de Ste-Catherine, Ont.

2638. Etat dangereux du croisement sur le chemin de fer Wabash entre le village de Stamford et la ruelle de Lundy.

2639. Etat dangereux du lit de la voie du chemin de fer *London and Port Stanley,* maintenant exploité par les compagnies de chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central.

2640. La *Dominion Express Company,* pour absence de service de livraison et commodités insuffisantes pour la manutention des messageries dans la cité de Strathcona, Alta.

2641. Etat des locomotives en service à partir de Melville, Sask., sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2642. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à construire une voie de garage près Nelles-Corners, township de North-Cayuga, Ont.

2643. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à établir un croisement privé sur sa ligne près Revelstoke, C.-B.

2644. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern pour les expéditions de grain de l'Ouest.

2645. Taux de messagerie sur les récipients vides pour les huîtres, à partir des localités de l'ouest jusqu'à Winnipeg, Man.

2646. Obstruction du trafic par les trains de la *Canadian Northern Railway Company,* à ses croisements sur les avenues Jessie et Corydon, Winnipeg, Man.

2647. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à rembourser le montant par elle perçu pour frais de surestarie sur un wagon de fourrage à Sherbrooke, le retard dans le déchargement dû à une omission de la part de son agent à Owen-Sound.

2648. Service non satisfaisant des trains fourni par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Rivers, Man., durant la grève des mécaniciens et chaudronniers sur ce chemin.

2649. Insuffisance de l'équipement, en fait de wagons frigorifiques, sur les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.

2650. Taux du fret sur les effets d'épicerie par bateau, des quais de Montréal à la Pointe-Saint-Pierre, Qué.

2651. Surtaxe par la *Canadian Northern Railway Company* sur un wagons de lattes du Lac-Saint-Joseph à Lorette, Qué.

2652. Service télégraphique défectueux fourni par la *Canadian Northern Telegraph Company* à Pelly, Sask.

2653. Négligence de la *Canadian Northern Railway Company* à fournir au requérant un croisement convenable de ferme sur le lot 2, township de Worthington, Ont.

2654. Frais pour soins médicaux, exigés par les compagnies de chemins de fer, des ouvriers des équipes de la construction.

2655. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à fournir au requérant un croisement de ferme sur le lot 12, concession 9, township de Ops, Ont.

2656. Inondation du chemin par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc dans le voisinage de Reaboro, Ont.

2657. Taux sur le charbon *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien à Sainte-Marie, Ont.

2658. Indemnité offerte par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour l'emplacement de sa voie à travers une propriété près Kamloops, C.-B.

2659. Taux de messagerie sur "désobligeantes" (sulkies) et charrettes.

2660. Croisement dangereux du chemin de fer Grand-Tronc au chemin Omemee, près Reaboro, Ont.

2661. Insuffisance de wagons pour la manutention du grain des localités de l'ouest.

2662. Taux des compagnies de messageries *Dominion* et *Canadian,* de Bedford, Qué., à Toronto, Ont.

2663. Taux exigés par les compagnies de télégraphe pour les dépêches de la presse à Saut-Sainte-Marie, Ont.

2664. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern, à Sainte-Thècle, Qué., pour les expéditions de foin aux Etats-Unis.

2665. Taux de messagerie sur une expédition de volailles de Pictou à Ottawa, *via* les compagnies de messagerie *Canadian Northern* et *Canadian.*

2666. Taux de fret exigés par la *Great Northern Railway Company* par charge de wagon, de New-Westminster à Hazelmere, C.-B.

2667. Refus de la *Dominion Express Company* de régler réclamation pour perte d'un chargement, de Trout-Lake, C.-B., à Petoskey, Mich.

2668. Etat dangereux du croisement de chemin de fer à Cromer, Man.

2669. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à communiquer les taux de Toronto à Buffalo, à un particulier.

2670. Préférence injuste dans les taux d'aiguillage sur les wagons entrant à New-Westminster, C.-B., *via* le chemin de fer électrique *British Columbia.*

2671. Emplacement non satisfaisant de la station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Fruitvale, C.-B.

2672. Emplacement non satisfaisant du croisement du chemin public sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Fruitvale, C.-B.

2673. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à régler les dommages causés à une voiturette pour enfant en transit, de Wingham, Ont., à Toronto.

2674. Commodités et service non satisfaisants tels que fournis par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur un train spécial, de Toronto à Hamilton, Brantford et autres localités.

2675. Taux exorbitants exigés par la Compagnie de Téléphone Bell pour communication entre Cartierville, Qué., et Montréal.

2676. Etat de la station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Gatineau, Qué.

2677. Obstruction d'un croisement de ferme par la Compagnie du chemin de fer New-York-Central à Huntingdon, Qué.

2678. Taux excessifs exigés sur les marchandises par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le papier pour la construction et autres matériaux, de Montréal à Fort-Coulonge, Qué.

2679. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour ne pas mettre à exécution une convention relative à une station qui doit être construite à Skeena-City, C.-B., en ce qu'elle a donné à cette station le nom nouveau de "Mann".

2680. Plate-forme de la station de la *Canadian Northern Railway Company* à Roblin, Man., qui est trop exiguë.

2681. Commodités insuffisantes de la station de la *Canadian Northern Railway Company* à Roblin, Man.

2682. Etat non satisfaisant de la cour à bestiaux du chemin de fer Canadian-Northern, à Roblin, Man.

2683. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern pour les expéditions de grain de l'Ouest.

2684. Refus de la Compagnie de Téléphone Bell d'installer un téléphone dans un appartement composé d'un étage de maison à Montréal, Qué.

2685. Taux excessifs allégués avoir été exigés par la *Dominion Express Company* sur une expédition de Brandon à Wolseley, Sask.

2686. Taux de messagerie sur la crème à l'ouest de Port-Arthur.

2687. Taux de messagerie sur la crème et le lait.

2688. Taux sur le retour des récipients vides par les compagnies de messagerie.

2689. Commodités insuffisantes dans les hangars à marchandises de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Québec, Qué.

2690. Etat des cours à bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Cardston, Alta.

2691. Etat des cours à bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Winnipeg, Man.

2692. Emploi de locomotives lèges sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, entre la jonction Carleton et Ottawa, sans conducteur.

2693. Service défectueux des trains fournis par la Compagnies du chemin de fer Grand-Tronc, de Montréal à la Jonction de Saint-Isidore et à Hemmingford, Qué.

2694. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à construire un pont, pour en remplacer un autre en bois enlevé, à travers la rivière Rouge.

2695. Absence de clôture sur le chemin de fer Great-Northern, dans le voisinage de Elko, C.-B.

2696. Station trop froide et commodités de garage insuffisantes de la *Great Northern Company,* à Elko, C.-B.

2697. Préférence injuste alléguée comme exercée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au préjudice du village de Brownlee, Sack., en matière de service de wagons fourni pour les expéditions de grain.

2698. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir le service de fourgons chauffés pour des chargements de moins de dix mille livres.

2699. Surtaxe par la *Canadian Northern Railway Company* sur une expédition de meuble de ménage de Dutton, Ont., à Craik, Sask.

2700. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Yellow-Grass, Sask.

2701. Préférence injuste alléguée comme exercée par la Compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique au préjudice de Perdue, Sask., en matière de service de wagons pour les expéditions de blé.

2702. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à régler pour une moissonneuse à pois manquant à un chargement de Ailsa Craig, Ont., à Kitscoty, Alta.

2703. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'indemniser le requérant pour trois chevaux tués sur sa ligne près Windthorst, Sask., par suite de l'enlèvement de garde-bestiaux.

2704. Taux excessifs allégués avoir été imposés sur des caisses vides de volailles de Stratford à Uniondale, du fait que le transport en a été effectué par chacune des compagnies de messagerie *Canadian* et *Dominion.*

2705. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à enlever la neige formant obstruction à l'ouest de Kindersley, Sask., pour permettre de continuer le service des trains sur l'embranchement de Goose-Lake.

2706. Retard des expéditions à destination de Pelly, Sask., et en partant, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2707. Nombre insuffisant de wagons pour les expéditions de grain à Pelly, Sask., sur le *Canadian Northern Railway.*

2708. Retard des compagnies de chemin de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien à rembourser le prix du passage, par suite d'une erreur faite dans l'émission d'un billet de passage par l'ancien agent de la compagnie à Fort-Saskatchewan.

2709. Retard de la *Canadian Northern Telegraph Company* à transmettre des dépêches à Pelly, Sask.

2710. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour accepter une concession gratuite de terrain pour une voie de garage, puis de négliger de construire une station et d'établir un emplacement de ville à Lamartin, Alta., suivant que promis.

2711. Etat de la station et de la plate-forme de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Bulstrode, Qué.

2712. Etat de la station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Farm-Point, P.Q.

2713. Refus de l'agent de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la station d'Arendale, de permettre au requérant d'empiler des traverses à côté de la voie de garage à cet endroit.

2714. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à indemniser pour l'emplacement de sa voie à travers des fermes.

2715. Etat des garde-bestiaux sur le chemin de fer Père-Marquette, dans le township de Sandwich-sud, Ont.

2716. Absence de clôture sur le chemin de fer Père-Marquette, dans le township de Sandwich-sud, Ont.

2717. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du grain de Benito, Man., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2718. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour avoir obstrué le terrain d'une ferme, près Alameda, Sask., avec des clôtures paraneige.

2719. Equipement de l'*Oshawa Street Railway,* en matière de filets protecteurs et de freins.

2720. Marches des charrues pilotes des locomotives de trains de voyageurs en service à partir de Nelson, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, projetant la neige en face des locomotives, de manière à obstruer la vue en avant.

2721. Retard de locomotive en transit sur le chemin de fer Canadian-Northern, de Winnipeg, Man., à Stenem, Sask.

2722. Distribution de wagons pour le trafic du grain à St. Gregor, Sask., sur le *Canadian Northern Railway.*

2723. Taux excessifs allégués avoir été exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur un chargement de charbon, de Preston à Doon, Ont.

2724. Taux excessifs sur le charbon, de Calgary à Cheadle, Alta., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2725. Retard dans les expéditions du fret de Toronto à Carp, Ont., *via* le chemin de fer Grand-Tronc.

2726. Etat de la plate-forme de chargement des bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Hudson-Heights, Qué.

2727. Poids évalué d'une verge cube de gravier, telle que portée dans la Classification Canadienne n° 15.

2728. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour ne pas retenir son train n° 2 pour le raccordement avec le n° 64 à Brantford, Ont., 19 janvier 1912.

2729. Etat dangereux du croisement sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, entre les sections 5 et 6, township 40, rang 19, à l'ouest du 3ème M., Sask.

2730. Station de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Laprairie, Qué.

2731. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à indemniser pour l'emplacement de sa voie à travers la ferme du requérant, et pour lui fournir un ponceau dans le quart nord-est de la section 14, township 8, rang 2, à l'ouest du 2ème M., Sask.

2732. Service des trains fournis par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à destination de Laprairie et en partant.

2733. Obstruction des croisements de ferme par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans les townships de Salaberry et Wolfe, district de Terrebonne, Qué.

2734. Croisement dangereux sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'Av. Horne, Mission-City, C.-B.

2735. Circulaire alléguée avoir été envoyée par les compagnies de chemin de fer à leurs agents, les avisant de ne pas admettre au consignataire qu'un wagon est en mauvais état lorsqu'il a été reçu tel.

2736. Double taux allégué avoir été exigé sur une expédition d'effets personnels de Mt-Vernon, Wash., à Deseroneo, Ont.

2737. Service des trains à Pelly, Sask., et en partant, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2738. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Maine, dans le village d'Uxbridge, Ont.

2739. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au chemin public au nord de Raglan, dans le township de East-Whitby, Ont.

2740. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Brock, immédiatement à l'ouest de la seation d'Uxbridge, Ont.

2741. Préférence injuste au bénéfice des laminoirs en matière de classification de rails d'acier de rebut, d'endroits en dehors de Montréal, Qué.

2742. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Locust-Hill, Ont.

2743. Croisement dangereux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc dans la ville de St-Mary's, Ont., entre la station et le hangar à marchandises.

2744. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à fournir au requérant le titre à une propriété achetée à Swallwell, Alta., sur l'embranchement de Tofield-Calgary.

2745. Etat dangereux d'un croisement sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à dix milles à l'ouest de London, Ont.

2746. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du grain à Woodworth, Man., sur le *Canadian Northern Railway.*

2747. Surtaxe alléguée avoir été exigée par la *Dominion Express Company* sur un colis expédié de Vancouver à Calgary.

2748. Croisements dangereux sur la ligne de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* à courte distance à l'ouest de la station de Silverdale, Ont.

2749. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à expédier un wagon de bois de corde de Elphinstone à Oak-River, Man.

2750. Taux de messagerie à des localités sur le chemin de fer Ontario-Central.

2751. Taux de messagerie à des localités sur le chemin de fer Ontario-Central.

2752. Discontinuation du service des wagons dortoirs par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre North-Bay et Toronto, sur les trains 46 et 47.

2753. Inefficacité des garde-bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.,

2754. Retard de la Compagnie de téléphone Bell à fournir au requérant le service du téléphone, dans la cité de Toronto, Ont.

2755. Suppression du service téléphonique de Glamis, Ont., par la Compagnie Bell.

2756. Taux excessifs allégués être exigés par la *Dominion Express Company,* pour les perceptions et remises au comptant, sur livraison.

2757. Ligne projetée de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de Calgary à Lethbridge, en dépassant Barons, Alta., sans y pénétrer.

2758. Croisements dangereux dans le village de Corinth, townshipp de Bayham, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2759. Croisement dangereux au sud du bureau de poste de l'extrémité sud, township de Stamford, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2760. Nombre insuffisant de wagons pour la manutention des expéditions du grain de Alfred, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2761. Nombre insuffisant de wagons pour la manutention des expéditions de foin de Saint-Rémi, Qué., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2762. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Hudson et Boyerbourg, à Mount-Victoria-Hill, Ont.

2763. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du foin de Saint-Cuthbert, Qué., sur le chemin de fer Canadian-Northern, Qué.

2764. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadien-Pacifique, pour l'expédition des navets d'Ayer aux Etats-Unis.

2765. Retard des wagons d'avoine expédiés de McAuley, Man., à Walkerton, Ont., *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2766. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à fournir ses propres wagons pour l'expédition du foin, de Cobden, Ont., aux Etats-Unis.

2767. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Grand-Tronc pour l'expédition du foin de la Jonction Howick, Qué.

2768. Obstruction du croisement entre les lots 10 et 11, township de Markham, Ont., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2769. Retard de la *Canadian Northern Railway Company* à indemniser pour l'emplacement de sa voie à travers la ferme du requérant, à Yorkholme, Alta.

2770. Croisement dangereux sur la ligne de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* dans le township de Ancaster, Ont, connu sous le nom de "Gerrie's Crossing".

2771. Absence d'abri à la Jonction Twin-City, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2772. Taux de messagerie exigés par la *Canadian Express Company,* entre Toronto et Clinton, Ont., suivant que comparés aux taux entre Toronto et Wingham, Ont.

2773. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à cinq milles au nord de Bracebridge, Ont., connu sous le nom de "Moore's Crossing."

2774. Taux par charge de wagon sur le fer, l'acier et les tuyaux, de Montréal à Winnipeg et de Winnipeg à Vancouver, tels que comparés avec les taux d'entier parcours de Montréal à Vancouver.

2775. Etat malsain de la chambre de toilette à la station de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à Berlin, Ont.

2776. Croisement dangereux sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, au mille 105.4, subdivision de Smith's-Falls, sur le lot 19, concession 4, eownship d'Oxford, comté de Grenville, Ont.

2777. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc entre les comtés de Hastings et Lennox et de Addington, Ont.

2778. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à la rue King, Peterboro, Ont.

2779. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à fournir des renseignements concernant l'endroit où se trouvent des wagons en transit.

2780. Service des trains de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à destination du village de Gimli, Man., et en partant.

2781. Service non satisfaisant des trains fournis par la *Inverness Rialway and Coal Company.*

2782. Etat du pont et de ses approches à la station Bélair, Qué., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2783. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à environ un demi-mille à l'ouest de la station Keene, dans le township de Otonabee, Ont.

2784. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Oxford, Brantford, Ont.

2785. Croisement dangereux scur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à la rue Main, Ituna, Sask.

2786. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près Port-Burwell, Ont.

2787. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Clarkston, Ont.

2788. Croisement dangereux sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, au chemin Burford, immédiatement en dehors des limites de la cité de Brantford, Ont.

2789. Croisements dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre Harriston et Owen-Sound, près du village d'Allenford, Ont.

2790. Protection non satisfaisante offerte par les barrières aux croisements des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien, dans le comté de Selkirk, Man.

2791. Service défectueux des trains de voyageurs, fourni par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien à destination de Winchester, Ont., et en partant.

2792. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir des croisements de ferme sur sa ligne, à deux milles à l'ouest d'Austin, Man.

2793. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour fournir des wagons fermés pour les expéditions de bétail, et baser ses taux sur le poids minimum, lorsqu'il est impossible de charger ce poids en bétail sur un wagon fermé.

2794. Augmentation projetée des taux de messagerie de Saint-Thomas à Windsor, Ont.

2795. Retard de la *Dominion Express Company* de régler réclamation pour la perte d'un chargement d'œufs, par suite du retard subi à Balcarres, Sask.

2796. Manutention non satisfaisante d'un wagon de bestiaux de Paisley, Ont., à Vancouver, C.-B., *via* les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

2797. Emploi d'un télégraphiste de nuit inexpérimenté à Brockville, Ont., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2798. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de donner compensation au requérant pour la somme déboursée à munir un wagon de portes pour le grain.

2799. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à la rue Ontario, Stratford, Ont.

2800. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Little-Lakes, environ deux milles à l'est de Stratford, Ont.

2801. Expédition de bétail dans des wagons à bestiaux ouverts durant la saison froide.

2802. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de recevoir du fret consigné au village sauvage de Lorette, Qué., pour être transféré à la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, à Québec, Qué.

2803. Surtaxe exigée par l'*American Express Company* sur un chargement de moutons de Arkell à Amherstburg, Ont.

2804. Tumulte et désagréments causés par un groupe d'hommes ivres dans le wagon-dortoir " Calcutta ", sur le train de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en route de Toronto à Ottawa, 7 février 1912.

2805. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à environ un demi-mille à l'est du village de Chatsworth, Ont.

2806. Taux excessifs exigés par la *Dominion Express Company* sur un canot expédié de Kippewa à Roberval, Qué.

2807. Nombre insuffisant de wagons, retard à transporter des chargements de grain, et retard à placer des wagons vides pour le chargement à Kelson, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

2808. Etat dangereux d'un pont sur la rivière Saint-François, sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud.

2809. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Worthington, Ont.

2810. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, près Allenford, Ont.

2811. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à environ un quart de mille au sud de Allenford, Ont.

2812. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Dunmore et Medicine-Hat, Alta.

2813. Nombre insuffisant de cantonnier sur la ligne de la *Canadian Northern Railway Company* près Saskattoon, Sask.

2814. Refus de la Compagnie de Messagerie d'accepter de l'oxygène à transporter le dimanche, alors que cette substance était nécessaire à la préservation de la vie.

2815. Service non satisfaisant des trains et commodités insuffisantes fournir par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à Ormstown, Qué.

2816. Service non satisfaisant des trains sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central entre Farnham et Frelinghsburg, Qué.

2817. Installations protectrices du bétail de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans le district de Easterhazy, Sask.

2818. Absence de clôture sur l'emplacement de la voie de la *Canadian Northern Railway Company* à travers la municipalité de Nutana, Sask.

2819. Croisements dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, dans le village de Springfield, Ont.

2820. Heure d'arrivée non satisfaisante du train n° 22 de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Aylmer, Ont., le matin.

2821. Retard dans la traction de wagons de charbon de Buffalo à North-Bay, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2822. Croisement dangereux sur la ligne de la *Canadian Northern Railway Company* à environ trois milles à l'ouest de la station de Starkville, Ont.

2823. Croisement dangereux sur la ligne de la *Canadian Northern Railway Company* à un mille à l'ouest de la station de Starkville, Ont.

2824. Route projetée de la ligne du chemin de fer électrique, de Colborne à Port-Erié, à travers Crescent-Beach, township de Bertie, Ont.

2825. Cantonnier-chef forcé de demeurer sur la section et faire le service à la station des signaux durant trente-six heures consécutives à Oshawa, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2826. Retard de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à expédier un chargement de charbon de la frontière à Clarksbury, Ont.

2827. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du foin à partir de divers endroits le long de la rivière Nation, sur la ligne courte de Montréal et Ottawa de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2828. Taux excessifs d'aiguillage imposés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur les expéditions entre Westford et Port-Arthur, Ont.

2829. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à un demi-mille au sud de Norwich, Ont.

2830. Service non satisfaisant des trains, de Caledonia à Hamilton, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc, 5 février 1912.

2831. Retard des expéditions, de Toronto à Bancroft, Ont., *via* chemin de fer Canadian-Northern.

2832. Taux de la Compagnie de Téléphone Bell pour transporter le téléphone d'une maison dans une autre, à Toronto, Ont.

2833. Croisement dangereux sur la ligne de la *Canadian Northern Railway Company* au chemin Manvers, Bowmanville, Ont.

2834. Croisement dangereux sur lae ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à la rue Hurontario, entre Nattawa et Duntroon, Ont.

2835. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du foin à Meath, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2836. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exiger plus que les taux enregistrés sur les expéditions de foin, de Winchester, Ont., à Long-Dock, Jersey-City.

2837. Emplacement des cours à bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Saint-Jean-Baptiste, Stanfold, Qué.

2838. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à la rue Saint-Jean Baptiste, Stanfold, Qué.

2839. Retard dans l'expédition du blé, de Bradwell, Sask., à Winnipeg, Man., sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2840. Règlements applicables au service des wagons pour l'expédition du grain, à Eyebrow, Sask.

2841. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour retard dans l'expédition de tondeuses de pelouse, de Guelph, Ont., à Liverpool, Angleterre.

2842. Taux sur le chemin de fer *Port Arthur, Duluth and Western,* entre North-Lake et Port-Arthur, sur pilots, bois de sciage, etc.

2843. Service des trains fournis par la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central entre Montréal et Chambly, Qué.

2844. Croisement dangereux sur la ligne de la *Dominion Atlantic Railway Company* à Berwick, N.-E.

2845. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au chemin conduisant à Cardinal, Ont.

2846. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du foin de Carp, South-March et Kinburn, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2847. Taux de messagerie sur les marchandises expédiées de Belleville à Bancroft, Ont.

2848. Taux sur le grain, d'endroits situés sur la ligne de l'*Alberta Railway and Irrigation Company* à Port-Arthur et Fort-William.

2849. Inefficacité des garde-bestiaux sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2850. Taux, "lac et voie ferrée", sur le fourrage, de Galt, Ont., à Rivière-Qui-Barre, Alta., *via* les chemins de fer Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique.

2851. Croisements dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Smithfield, sur le chemin Kingston, entre Brighton et Trenton, Ont.

2852. Etat impassable du croisement sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, au chemin de la quatrième concession, dans le township de Melancthon, Ont., par suite de l'obstruction par la neige.

2853. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Grand-Tronc pour l'expédition du bois de construction de la voie de garage Martin, à White-Hall et Bea-Lake, et préférence injuste alléguée en matière de distribution des wagons.

2854. La *Atlantic, Quebec and Western Railway Company,* pour négliger de régler l'indemnité pour l'emplacement de sa voie à travers la propriété du requérant.

2855. La *Canadian Northern Railway Company,* pour négliger de régler une réclamation pour dommages à des vanneuses expédiées à Kindersley, Sask.

2856. Compagnie de chemin de fer exigeant plus que les taux publiés, sur les expéditions de grain de semence, de Brandon, Man., à Ogema, Sask.

2857. Croisement dangereux sur la ligne de la *Canadian Northern Railway Company,* au chemin Rosslyn, jonction de Twin-City.

2858. Retard aux localités de la frontière dans le transport du charbon à destination de Ste-Catherine, Ont.

2859. Taux exigé sur une expédition d'articles de ménage de Clayburn, C.-B., à Ottawa, Ont., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2860. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour dommages à des fruits par le froid, alors qu'ils étaient en transit de Brandon, Man., à Govan, Sask.

2861. Retard dans l'expédition du charbon entre Massena Springs, N.-Y., et Arnprior, Ont.

2862. Taux de la *Canadian Express Company* sur des cigares, entre St-Thomas et Picton, Ont.

2863. Taux des voyageurs exigés sur le chemin de fer électrique *London and Port Stanley.*

2864. Taux exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur les caisses vides de bananes.

2865. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de payer intégralement une réclamation pour un cheval tué sur l'emplacement de sa voie, près de Banff, Alta.

2866. Nombre insuffisant de wagons pour l'expédition du foin de Saint-Polycarpe, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2867. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de St-Mary's, Ont.

2868. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à un mille et quart à l'est de la station McNaught, Ont.

2870. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à la rue Elizabeth, St-Mary's, Ont.

2871. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à la rue Elgin, St-Mary's, Ont.

2872. Nombre insuffisant des wagons fournis par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à Hawkesbury, Ont.

2873. Service de train non satisfaisant de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc entre Fort-Covington et Montréal.

2874. Croisement dangereux sur les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à la rue Queen, Lindsay, Ont.

2875. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour avoir supprimé l'approvisionnement d'eau servant au bétail du requérant, sur sa ferme dans le quart nord-est de la section 14, township 51, rang 20, à l'ouest du 4ème M., Alta.

2876. La *Canadian Northern Express Company,* pour percevoir le taux de messagerie sur un colis expédié de Everett, Wash., à Kuroki, Sask., alors que ce taux avait été payé d'avance au point de l'expédition.

2877. Augmentation projetée des taux du tarif sur le granit et la pierre, par la *Boston and Maine Railroad Company.*

2878. Marche arrière des trains, de Hull, Qué., à Ottawa, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2879. Absence de protection au moyen de clôtures sur le chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, dans le voisinage de Wilberforce, Ont.

2880. Facilités générales de chargement fournies par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Cowley, Alta.

2881. Aucun service de trains fourni sur l'embranchement de Maryfield à Lethbridge du chemin de fer Canadian-Northern.

2882. Etat des locomotives en service sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud.

2883. Retard et dépenses causés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Tronc, entre Trenton et Brighton, Ont.

2884. Retard et dépenses causés par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, par suite de son incapacité de fournir un wagon pour y charger des chevaux, à Clinton, Ont.

2885. Taux exigés pour le téléphone sur les lignes des compagnies de téléphone Hastings et Bell, de Roxboro à Belleville, Ont.

2886. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de reconnaître une réclamation pour surtaxe sur une expédition d'effets d'immigrants de Graceville, Minnesota, à Kerrobert, Sask.

2887. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de reconnaître une réclamation pour surtaxe sur une génisse tuée sur l'emplacement de sa voie par suite de l'absence de garde-bestiaux au croisement.

2288. Taux du fret sur la brique, de Bradford, Penn., à des localités du Canada.

2889. Passage à bestiaux sous le chemin de fer Grand-Tronc, sur une ferme dans le lot 13, concession 9, township de Ops, lequel passage est trop étroit.

2890. Changement projeté de l'emplacement de la voie de garage à Benton, entre Oyen et Sibbald, Alta., sur l'embranchement de Goose-Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2891. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, dans le village de Lynden, Ont.

2892. Retard dans les expéditions de porcs sur le chemin de fer Grand-Tronc, de Chatham, Ont., à Montréal, Qué.

2893. Perte d'une chaudière à vapeur en transit, de Belleville, Ont., aux Chutes-Shawinigan, Qué., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

2894. Etat des clôtures, barrières, garde-bestiaux et de la station du chemin de fer Québec-Oriental, dans la municipalité de Nouvelle et Shoolbred, Qué.

2895. Perte de marchandises à partir de la station de Bassano, Sask., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2896. Taux de messagerie excessifs de Winnipeg, Man., à Victoria, C.-B.

2897. Nombre insuffisant de wagons à Herris, Sask., sur l'embranchement de Goose-Lake du chemin de fer Canadian-Northern.

2898. Service des trains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre Montréal et Massena-Springs, et son refus d'installer un agent à la station de Sainte-Philomène.

2899. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour dépenses encourues en attendant la livraison d'un chargement de meubles de ménage à Ogema, Sask., lequel avait été égaré.

2900. Loyer de wagon exigé sur une expédition de bois de construction de Shawanaga à Humberstone, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ce loyer s'accroissant pendant le temps écoulé à attendre le transfert d'un wagon sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc à Hamilton.

2901. Retard dans une expédition de bétail à Calgary, le 23 octobre 1911.

2902. Emplacement du hangar à marchandises de la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central à Farnham, Qué., lequel obstrue la vue du croisement sur les voies ferrées des compagnies de chemins de fer Vermont-Central et Pacifique-Canadien.

2903. Retard aux voyageurs à Kindersley, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern, du fait qu'il n'y avait pas de service de trains.

2904. Croisement dangereux sous la voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au pont de la rivière Saskatchewan.

2905. Manière dont le chemin de fer Canadian-Northern est construit à travers le terrain du requérant, dans le quart nord-ouest de la section 10-65-22, à l'ouest du 4ème M., Alta., et déviation proposée du chemin public à cet endroit.

2906. Taux sur le charbon, sur le chemin de fer Canadian-Northern, des districts de Lethbridge et de Taber.

2907. Absence ded rainage sur prolongement Arborg du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la municipalité rurale de Bifrost, Man.

2908. Retard, à Calgary, Alta., d'un expédition de bestiaux, de Ohaton et Didsbury, Alta., à Vancouver, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2909. Emplacement des rails d'une voie de garage à Beleville, Ont., causant des dommages à l'angle d'une maison du côté sud de la rue Pinnacle.

2910. Marchandises perdues et endommagées dans leur transport à partir de Nelson,C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

2911. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le village de Nordwood, One.

2912. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir au requérant un croisement de ferme à Swift-Current, Sask.

2913. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'établir un raccordement à Belleville, Ont., avec Madoc, Ont.

2914. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, annulation du tarif 1983, E. et N. 163, qui augmentait le poids déterminé par l'échelle de la voie, de 500 à 1,000 livres.

2915. Croisement dangereux sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Wilson, Perth, Ont.

2916. Refus de la *Canadian Northern Ontario Railway Company* de fournir au requérant deux croisements de ferme sur le lot 23, township de Cramahe, Ont.

2917. Préférence injuste alléguée exercée par la Compagnie du chemin de fer Grond-Tronc en matière de service de wagons sur la division d'Ottawa.

2918. Classification des bateaux à moteur expédiés dans des wagons ouvrant aux extrémités.

2919. Etat dangereux du pont de la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central, sur la rivière Yamaska, à Farnham, Qué.

2920. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ne pas suivre les mêmes sillons en labourant pour établir des tranchées protectrices contre l'incendie, et pour ne pas indemniser le requérant du terrain dont elle a pris possession

2921. Service des trains de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à destination de Mortlach, Sask., et en partant.

2922. Etat des croisements de chemins publics sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre les sections 7 et 18, ee 8 et 17, township 9, rang 25, à l'O. du 4e méridien, Alta.

2923. Nombre insuffisant de wagons pour les expéditions de foin et préférence injuste alléguée en matière de service des trains, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Rockland, Ont.

2924. Taux sur le charbon *via* les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern de Elcan à Colgate, Sask.

2925. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'indemniser le requérant pour le bétail tué sur l'emplacement de sa voie à Petit Creek, C.-B.

2926. Préférence injuste en matière de service de wagons par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Mortlach, Sask.

ANNEXE B.

LISTE DES REQUETES ENTENDUES AUX SEANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION, POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

2683. Requête, ch. de f. C.O. en vertu de l'art. 178, pour autorisation de prendre possession de terrains dans le township de Hillier, formant partie des lots 19 et 29, et appartenant à John Rupert, et Charles Young respectivement. (Dossier 2177.3.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

2684. Requête, ch. de f. C.N.O., en vertu de l'art. 167, pour approbation de l'emplacement revisé de la voie, à Smith's-Falls, mille 37.8 à 40.8 d'Ottawa. (Dossier 3878.345.)

2685. Requête, ch. de f. C.N.O., en vertu de l'art. 237, pour permission de croiser le ch. de fer P.C. à Smith's-Falls, Ont. (Dossier 3878.167.)

2686. Requête, ch. de f. G.-T., en vertu de l'art. 229, pour une ordonnance déterminant l'installation d'un système d'enclenchement aux frais du ch. de f. P.C., au croisement situé à courte distance à l'ouest de Fergus, Ont. (Dossier 16842.)

Ordonnance rendue accordant la requête. Installation à être terminée vers le 1er août 1911.

2687. Requête du ch. de f. C. N. O., en vertu de l'art. 227, pour autorisation de choiser le ch. de f. P.C., près de la jonction Jacques-Cartier, au mille 49.3, au sud de Hawkesbury, Ont.

(Note).—La Commission examinera la question du croisement des voies de chargement aux carrières de pierre de Perrault et Audy. (Audition ajournée.) (Dossier 2342.2.)

Ordonnance rendue. Ch. de f. C. N. O. devant payer les frais des travaux. Requérants devant produire les plans détaillés pour les soumettre à l'approbation de l'ingénieur en chef.

2688. Requête de la Compagnie des lignes d'embranchement du G. T. P., en vertu de l'art. 159, pour approbation de l'emplacement revisé de la voie de son embranchement de Calgary à partir du quart N.-E. de la section 30, rang 25, township 27, à l'ouest du 4e méridien, Alberta-sud, Alta., du mille 163·97 au mille 181·64. (Audition ajournée.) (Dossier 10821·23.)

Les choses demeurent en suspens. Ordonnance a être rendue sur le rapport du bureau de l'ingénieur.

2689. Requête du ch. de f. *Southern Central Pacific,* pour approbation de l'emplacement de sa voie, du quart N.-O. de la section 25-6-3, à l'ouest du 5e méridien, à la section 35-5-4, à l'ouest du 5e méridien, Alberta. (Dossier 16355·1.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement de la Compagnie, du mille 0 au mille 7·84. (Ordonnance n° 13391.)

Limitant la hauteur des wagons à marchandises. (Dossier 16932.)

2689*a.* La Commission a décidé de n'émettre aucune ordonnance en la matière.

2690. Requête des habitants du ovisinage de Groveton, Ont., pour une ordonnance intimant au C. P. C. d'installer une station et une plate-forme dans la 9e concession, township d'Edwardsburg, connue sous le nom de " croisement d'Ingram ", Ont. (Dossier 16854.)

Requête retirée.

2691. Requête du ch. de f. C. N. O., pour approuver l'emplacement de sa voie à travers les townships de Loughborough, Storrington et Berford, du mille 164.26 au mille 180·51, à partir de Toronto, Ont. (Dossier 3878·354.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement. (Ordonnance 13757.)

2692. Ouverture pour le trafic et croisement de chemins publics par le chemin de fer Canadian-Northern, entre Hallboro et Beulah, Man. (Dossier 8318·4.)

Ordonnance rendue autorisant l'ouverture de la ligne de la Compagnie pour le trafic, de Hallboro à Beulah. (Ordonnanace 14090.)

2693. La Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique croisant les chemins publics entre la section 31-32-6 et la section 18-21-11, à l'ouest du 2e méridien, districts de Yorkton et d'Assiniboa, Saskatchewan. (Dossier 10863-13.)

Aucune ordonnance rendue. Voir jugement du chef de la Commission rendu à l'audition, 4 avril 1911.

2694. Requête du ch. de f. G. R. & S., (C.P.C.), en vertu des articles 222 et 237, pour autorisation de construire une voie de chargement industrielle pour la *Victoria Harbour Lumber Co.,* sur le lot 13, concessions 5, 6 et 7, township de Tay, à Victoria-Harbour, Ont., croisant le chemin de comté. (Dossier 16715.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

2695. Requête, C. N. R. et C. P. C., pour permission de produire un factum exposant les raisons d'un appel à la Cour Suprême contre l'ordonnance de la Commission n° 12520, en date du 10 septembre 1910. (Dossier 12682.)

Ordonnance rendue accordant permission d'appeler à la Cour Suprême du Canada, de l'ordonnance du 10 décembre 1910. Requérant devant faire diligence pour obtenir une audition à la prochaine séance de la Cour Suprême. (Ordonnance n° 13529.)

2696. Requête, *Montreal Board of Trade Transportation,* pour une ordonnance intimant aux ch. de f. G. T., P. C. et C. N. de rescinder leurs règlements portant que le fret ne sera pas reçu à leurs hangars à marchandises après 5 heures p.m.

Intimant aussi aux chemins de fer de fournir un service convenable de camionnage pour la manutention des marchandises à leurs hangars. (Dossier 17061.)

Ordonnance rendue décrétant que, non plus tard que le 1er mai 1911, les intimés recevront dans leurs entrepôts tout le fret offert pour être transporté que les véhicules arrivant aux entrepôts vers 5 heures p.m. auront apporté, du 15 novembre au 14 mars inclusivement, et vers 6 heures p.m., du 15 mars au 14 novembre inclusivement, pourvu que cette ordonnance ne soit pas interprétée par les intimés de manière à leur interdire d'accepter des expéditions de marchandises, sans préférence injuste, plus tard que ces heures. (Ordonnance 13474.)

2697. Requête de la *Gramophone Berliner*, de Montréal, P.Q., pour une ordonnance intimant aux compagnies de chemins de fer d'établir un taux par charge de wagon sur les gramophones, et d'inclure ceux-ci dans la liste des instruments de musique de la classification canadienne. (Dossier 16453-1.)

Jugement réservé.

2698. Requête de la *Ottawa Dairy Co.*, la *Guaranteed Pure Mill Co.*, la J. D. Duncan Co., J. J. Joubert, limitée, et autres, pour une ordonnance autorisant les compagnies de chemins de fer à considérer la crème comme bagage, de même que le lait. (Dossier 16939.)

Jugement réservé.

2699. Examen de la question de protection au croisement du G. T. à l'avenue Sherman, Hamilton, Ont.

(Note).—La Commission examinera la question du fonctionnement des barrières durant la nuit. (Dossier 4452. Cause 1223.)

Aucune autre ordonnance n'est nécessaire.

2700. Requête du chemin de fer C. N. O., en vertu des articles 252, 256 et 257, pour permission de construire un croisement de ferme élevé, sur la moitié sud du lot 27, concession B, township de Scarboro, Ont. (Dossier 3878.356.)

Ordonnance rendue intimant à la compagnie requérante de construire un croisement de ferme élevé. Travaux à être complétés dans les trente jours à compter du 1er mai 1911. (Ordonnance 13564.)

2701. Requête du C. P. C. (Locataire, le chemin de fer *South Ontario and Pacific*), en vertu de l'article 159, pour approbation de l'emplacement de sa voie, à partir d'un point sur le lot 6, concession 2, township de Nassagaweya, près de la jonction de Guelph, au sud des milles 16-18, pour raccordement avec le chemin de fer T. H. et B., sur le lot 28, concession 1, township de West-Flamboro, près Hamilton, Ont., et en vertu de l'article 176, pour exproprier des terrains du G. T. (Dossier 1852-1.)

Ordonnance rendue approuvant les plans de l'emplacement.

2702. Requête, chemin de fer G. T., en vertu de l'article 178, pour permission de prendre possession de certains terrains additionnels, composés de la partie centrale du lot n° 1035, au nord-est de la rue Cardigan, dans l'arpentage de la Compagnie du Canada, à Guelph, Ont. (Audition ajournée). (Dossier 15976).

Ordonnance rendue admettant la Compagnie du Canada aux procédures et définissant que la compagnie requérante est autorisée à prendre possession des terrains, suivant qu'elle le demande. (Ordonnance 13785).

2703. Requête, chemin de fer P. C., pour permission, en vertu des articles 167,237, 176 et 258, de changer l'emplacement du croisement de sa voie, chemin Eramosa, rue Norwish et ruelle City, à Guelph, pour autorisation de prendre possession des terrains du chemin de fer G. T., et les utiliser et occuper, et pour approbation de sa nouvelle station projetée. (Audition ajournée.) (Dossier 15984.)

(Note).—La requête pour prendre possession des terrains du chemin de fer G. T., les utiliser et occuper est une partie de la requête dont l'audition doit avoir lieu.

La Commission a décidé qu'aucune action de sa part n'était nécessaire, à moins que la compagnie ne renouvelle sa requête.

2704. Requête, chemin de fer G. T., pour autorisation de disposer autrement ses deux voies ferrées à chevaux actuelles à travers la rue Norwich, Guelph, et de cons-

truire deux voies ferrées à chevaux additionnelles, l'une à travers la rue Norwich, et l'autre sur une partie de la rue Cardigan et à travers la rue Norwich. (Audition ajournée.) (Dossier 15185.)

Ordonnance rendue autorisant la compagnie requérante à changer la disposition de ses voies ferrées à chevaux actuelles à travers la rue Norwich, Guelph. La question des mesures de précaution à adopter au chemin Elora et à la rue Norwich réservée pour examen ultérieur. Ordonnance n° 15256 rescindée. (Voir ordonnance 15377.)

2705. Requête, C. G. T. pour approbation de la séparation des niveaux de Toronto, Partie 1.

Pont de la rivière Humber. (Culée de l'est, culée de l'ouest, et pile centrale.) (Dossier 588-8.)

Ordonnance rendue approuvant les plans des culées de l'est et de l'ouest et de la pile centrale du pont de la rivière Humber, sujette aux exigences et conditions contenues en l'arrêté du Conseil du 31 mars 1911. M. Devins, propriétaire de l'immeuble affecté, devant être indemnisé pour tous les dommages causés à cet immeuble par la construction ou la détermination de l'emplacement de la pile centrale. (Voir ordonnance 13608.)

2706. Séparation des niveaux, Toronto, Ont.

Les Compagnies de chemin de fer G. T. et P. C. devront démontrer pourquoi les ordonnances du comité des chemins de fer du Conseil privé, en date du 3 octobre 1903 et du 1er janvier 1904, intimant aux compagnies de chemins de fer, ou à l'une d'elles, de construire un pont en acier au pied de la rue Young, à Toronto, ne seraient pas rescindées, et l'époque fixée pour la production et l'approbation des plans du viaduc, de la station et du parachèvement des travaux. (Dossier 588, cause n° 3322.)

Ordonnance rendue amendant l'ordonnance n° 7200, du 9 juin 1909, et définissant que les travaux devront être complétés dans le délai d'une année à compter du 1er août 1911, et pourvoyant à ce que les compagnies soient passibles d'une pénalité de $100 par jour, pour chaque jour qu'elles seront en défaut aux termes de l'ordonnance. Pourvoyant aussi à ce que le plan produit devant la Commission le 27 avril 1909, soit amendé en indiquant l'ouverture de la rue Young jusqu'à la rue Lake, et à ce qu'un passage souterrain de la largeur entière de la rue soit établi à travers la partie élevée des lignes et de l'emplacement de la voie du chemin de fer, et à ce que la question d'indemnité à être payée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour les terrains dont elle a pris possession, soit réservée pour examen ultérieur. (Voir ordonnance n° 13568 et ordonnance n° 16019.)

2707. Plainte, Association Canadienne pour la vente du charbon au détail, concernant les taux exigés sur le charbon, de Rouse's-Point et Massena-Springs, N.-Y., à Alexandria, Ont. (Dossier 17124.)

Plainte abandonnée quant à Massena-Springs.

Ordonnance rendue, que le tarif spécial de la compagnie intimée sur le charbon et le coke, de Rouse's-Point, soit amendé de manière à ne pas excéder les taux indiqués par l'ordonnance. Tels taux devant entrer en vigueur non plus tard que le 15 janvier 1912. (Voir ordonnance n° 15540)

2708. Plainte de la *Dominion Millers Association* contre les taux sur la fleur à destination des Provinces maritimes, à partir des endroits régis par le tarif du G.T., C.R.C., E. 2285, et le tarif du C.P.C., C.R.C., E. 2040. (Dossier 17112.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. (Voir ordonnance n° 14250.)

2709. Plainte de la *Connecticut Oyster Co.,* au sujet des prix exigés par les compagnies de messagerie pour le transport de récipients vides expédiés de l'ouest canadien à Toronto. (Dossier 4397, requête n° 3693.)

Ordonnance renvoyant la requête.

2710. Plainte de *H. Walker & Son*, Guelph, Ont., alléguant une distinction dans les taux de transport des huîtres expédiées de New-Haven, Conn., à Guelph, Ont., et

ceux des consignations dont la destination est Brantford, Saint-Thomas et London. (Dossier 4214.59.)

Ordonnance rendue rejetant tous tarifs communs sur les huîtres expédiées de New-Haven et de certains autres endroits à Toronto et à Guelph, enjoignant à la *Canadian Express Company* et à la *Dominion Express Company* de produire devant la Commission, le, ou avant le 1er novembre 1911, certains tarifs communs tels que ceux spécifiés. Dans le cas de différends touchant la division entre les compagnies de messagerie canadiennes et américaines, la Commission rendra jugement. (Voir l'ordonnance n° 14723.)

2711. Demande présentée par la *Bell Telephone Company* pour obtenir le droit d'amender le tarif commun dans son service de communication avec la compagnie dite *Michigan State Telephone Company,* en augmentant le taux des messages à grande distance, de Windsor à Port-Huron, de quarante à cinquante cents par trois minutes de conversation. (Dossier 3574.30.)

Ordonnance rendue rejetant la demande. (Voir l'ordonnance n° 13664.)

2712. Demande de la ville de Toronto-Nord, Ont., pour obtenir une ordonnance qui enjoigne à la *Bell Telephone Co.* de réduire ses tarifs dans la ville de Toronto-Nord et à destination de cette dernière, en conformité du tarif fixé pour la cité de Toronto, savoir, $30 pour les résidences et $50 pour les téléphones d'affaires. (Dossier 3574.34.)

Aucune ordonnance rendue; la *Bell Telephone Company* demande l'autorisation de modifier son tarif en vigueur, disons à partir du 1er mai, de manière à pouvoir réclamer des excédents de prix à partir de trois quarts de mille au lieu d'un demi-mille sur les points sujets à une augmentation.

2713. Demande de la *Ingersoll Telephone Company* pour obtenir une ordonnance à l'effet de rejeter l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Burgessville Telephone Company* de relier son réseau à celui d'autres compagnies. (Dossier 3639.72.)

Demande retirée.

2714. Demande présentée par la division de publication de livres de la Chambre de Commerce de Toronto à l'effet de faire reviser le paragraphe 2 de l'article "D" de la classification de messagerie du Canada n° 2. (Dossier 4397.3.)

Ordonnance rendue refusant la demande. (Voir l'ordonnance n° 15244.)

2715. Demande d'autorisation de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, de prendre des terres de la *Toronto Bolt and Nut Co., Ltd.,* faisant partie des lots "A", "B" et "C", conformément au plan 176, Toronto. (Dossier 588.16.)

Jugement réservé.

2716. Demande d'autorisation de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, de prendre des terres mises à la disposition de la *Toronto and York Radial Railway,* formant partie du lot 40, concession Broken-Front, township de York, 22,012 pieds carrés. (Dossier 588.17.)

Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et York-Radial devant s'entendre au sujet de la description du terrain nécessaire à l'ouvrage en question, avec mur d'appui. Si les parties ne peuvent arriver à une entente au sujet des termes, l'ordonnance est rendue à l'effet de prendre le terrain.

2717. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222, 237 et 256, pour obtenir le droit de construire trois tronçons pour la *Can. Gen. Electric Co.,* Peterborough, Ont.

(Remarque).—La Commission s'occupera de l'objection présentée par R. C. Braund, C.R., relativement au tracé d'un certain tronçon. (Dossier 15370.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Pourvu que, aucun train ni locomotive ne soit mis en mouvement sur la route publique entre 7 heures a.m. et 6 heures p.m.

2718. Demande de la *Vancouver Vermont & Eastern Ry & Nav. Co.*, en vertu de l'article 167, pour obtenir l'approbation d'un site amélioré entre Tulameen et Coquilhalla-Summit.

(REMARQUE).—Les terrains compris entre Otter-Summit et Tulameen (bornes miliaires 17 à 9), et (12 à 16), à partir de Coquilhalla-Summit, ont été approuvés. La Commissions s'occupera du reste du tracé. (Dossier 1572.16.)

Ordonnance rendue relativement aux bornes miliaires 0 à 12.

2719. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Ontario* en vertu de l'article 237, pour obtenir le droit de construire un passage à travers la voie publique, lot 29, township de Nepean, au moyen d'une structure élevée. (Dossier 3878.344.)

Ordonnance rendue autorisant la traverse demandée, au moyen d'une structure devant être construite en ligne du chemin public et ayant une largeur de 25 pieds, le plan détaillé devant être soumis à l'ingénieur de la Commission pour être approuvé. (Ordonnance n° 13655.)

2720. Demande formulée par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc (C. A.), en vertu des articles 167 et 237, pour obtenir l'approbation de plans indiquant les changements dans l'alignement des rails dans le voisinage du canal Rideau, à travers les rues Main, Elgin et Echo Drive, et de construire des voies additionnelles traversant Echo Drive, Ottawa.

Aucune ordonnance nécessaire; ordonnance antérieurement rendue.

2721. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Ontario* pour obtenir le droit de construire un chemin de fer à travers le chemin public sur le 2e lot, 1ère concession, township de Thurlow (soit actuellement le 4e lot de la rue Dundas, Belleville, Ont., sur le plan de la "Commercial Bank"). (Dossier 3878.317.)

Ordonnance rendue à l'effet d'accorder la demande, subordonnément aux stipulations de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 13849.)

2722. Etude de la question des accidents arrivés aux employés de chemins de fer en tombant des tenders des locomotives; et des moyens de protection à cet égard, (Dossier 17053.)

Aucune action prise.

2723. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (*Atlantic and Northwest Ry.*), en vertu des articles 222, 227 et 237, pour obtenir la permission de construire un embranchement et des tronçons à partir d'un point de la section de Farnham à 8.04 milles, de là à travers le chemin public de Ste-Brigitte, le chemin de fer Vermont-Central et le chemin public, à la ville de Farnham, sur une distance d'environ 1.7 mille sur le terrain du camp militaire. (Dossier 17429.)

Ordonnance rendue accordant la demande. La traverse devant être protégée par un déclenchement Hayes, 150 pieds de chaque côté de la traverse de la ligne de chemin de fer Central-Vermont. Le tronçon ne devant être en usage que durant le campement, après quoi le losange doit être enlevé.

2724. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'approuver le tracé de sa ligne entre Davenport-Road et l'avenue MacLennan, Toronto. (Dossier 12021.29.)

Aucune décision n'a été prise. Pendante en attendant la production des plans du tracé.

2525. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer *Southern Central Pacific,* en vertu de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour faire approuver le tracé de sa ligne de chemin de fer à partir de Burmis jusqu'à la section 2, 4e township, 6e rang, à l'ouest du 5e méridien, dans la province d'Alberta. (Dossier n° 16355.)

Ordonnance rendue à l'effet d'approuver le tracé de la ligne de la compagnie à partir de la borne miliaire 0 jusqu'à 7.84. (Voir l'ordonnance 13391.)

2726. Demande de la *Buctouche Ry. and Transportation Co.*, en vertu de l'article 361 de la loi des chemins de fer, d'approuver le contrat d'amalgamation passé entre la *Moncton and Buctouche Ry. Co., Ltd.*, et la *Buctouche Ry. and Transportation Co.*, en date du 11 mars 1911. (Dossier 16994.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

2727. Demande de la *Nelson Telephone Co.* de faire reviser les termes de son contrat avec la *Bell Telephone Co.* (Dossier 3839.93.)

Aucune objection de la part de la *Bell Telephone Co.*, contrat annulé.

2728. Demande des compagnies dites: *Ingersoll Telephone Co., Ltd., Harrietsville Telephone Association, Ltd., Blenheim and South Kent Telephone Co., Ltd., Wheatley Telephone Co., Ltd., People's Telephone Co., of Forest, Ltd., South Lambton Telephone Co., Operative Ass'n, Port Hope Telephone Co., Ltd., Markham and Pickering Telephone Co., Ltd., Niagara District Telephone Co., Ltd., Brussels, Norris and Grey Mun. Telephone System and consolidated Telephone Co., Ltd.*, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Bell Telephone Co.* du Canada d'établir des communications à grande distance entre ses lignes et les susdits réseaux, respectivement. (Audition ajournée.) (Dossier 16171.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la *Bell Telephone Co.* de relier son réseau téléphonique à grande distance aux réseaux des compagnies requérantes ci-haut citées, subordonnément aux dispositions de l'ordonnance, réservant, par là, à toutes personnes ou compagnies intéressées, le droit de rescinder ou de changer l'ordonnance, en entier ou en partie, dans l'intervalle d'une année, et à l'expiration d'une année la question faisant le sujet de l'ordonnance sera de nouveau entendue si les intéressés le désirent. La Compagnie Bell devant tenir compte de toutes communications reçues et du revenu qui en découlera si la destination se trouve être quelqu'endroit sur les lignes de la compagnie requérante. (Voir ordonnance n° 14184.)

2729. Plainte de la *Maritime Fish Corporation* touchant la classification de la merluche fumée expédiée en moindre quantité qu'en wagon entier. (Dossier 15699.)

Plainte retirée.

2730. Demande, les compagnies dites *Canadian Oil Companies, Ltd.*, demandent une ordonnance, en vertu des articles 315, 317, 336 et 338, déclarant que le chemin de fer Pacifique-Canadien a fait des distinctions injustes au sujet du pétrole et des produits qui en dérivent expédiés de Toledo, O., et d'autres endroits des Etats-Unis, à Toronto, Ont., et autres endroist du Canada. (Audition ajournée.) (Dossier 15330.1.)

Ordonnance rendue à l'effet d'établir que les taux légaux à percevoir sur le pétrole et les produits qui en dérivent, expédiés en wagons complets, des dits points des Etats de l'Ohio et de la Pensylvanie à Toronto, étaient les tarifs de 5e classe en vigueur pour le transport direct au moment de l'expédition de la consignation, selon que l'a démontré la publication touchant les tarifs de transport direct mise au dossier au bureau de la Commission, en conformité de la classification officielle n° 29 et des éditions subséquentes. (Voir l'ordonnance 14387.)

2731. Demande, les compagnies dites *Canadian Oil Companies, Ltd.*, demandent une ordonnance déclarant que le chemin de fer Grand-Tronc a fait des distinctions injustes au sujet du pétrole et des produits qui en dérivent expédiés de Toledo, O., et d'autres endroits des Etats-Unis à Toronto, Ont., et autres endroits du Canada. (Audition ajournée.) (Dossier 15330.)

Ordonnance rendue à l'effet d'établir que les taux légaux à percevoir sur le pétrole et les produits qui en dérivent, expédiés en wagons complets, des dits points des Etats de l'Ohio et de la Pensylvanie à Toronto, étaient les tarifs de 5e classe, en vigueur pour le transport direct au moment de l'expédition de la consignation, selon que l'a démontré la publication touchant les tarifs de transport direct mise au dossier au bureau de la Commission, en conformité de la classification officielle n° 29 et des éditions subséquentes. (Voir l'ordonnance 14387.)

2732. Demande de la *B. A. Oil Co.,* en vertu des articles 315, 317, 321, 323, 333, 334, 336 et 338, *inter alia,* déclarant que le chemin de fer Pacifique-Canadien avait usé de préférences injustes au désavantage des expéditeurs d'huiles crues de Stoy, Ill., à Toronto, Ont., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'établir que le chemin de fer Pacifique-Canadien avait surfait la compagnie requérante lorsqu'elle avait expédié des huiles crues de Stoy, Ill., à Toronto; et pour établir, au moyen d'une ordonnance, que le tarif légal que peut exiger le chemin de fer Pacifique-Canadien pour expédier ce produit est de vingt cents; ainsi que pour établir que l'ordonnance n° 7093, rendue à la suite d'une plainte présentée par la *B. A. Oil Co.* contre le chemin de fer Grand-Tronc soit applicable au chemin de fer Pacifique-Canadien; et obligeant ce dernier à payer les frais de cette cause; et que soit rendue telle autre ordonnance que la Commission jugera à propos. (Audition ajournée.) (Dossier 7529, demande n° 3269.)

Ordonnance rendue à l'effet de déclarer que le tarif légal à percevoir sur les consignations d'huiles crues, en wagons entiers, de Stoy, Ill., à Toronto, était le tarif de 5e classe en vigueur pour le transport direct au moment de l'expédition de la consignation, d'après les taux de tarif direct conjoint gardés au dossier du bureau de la Commission, en conformité de la classification n° 29 et des éditions subséquentes. (Voir l'ordonnance 14386.)

2733. Demande, les compagnies dites: *Canadian Oil Companies, Ltd.,* demandent une ordonnance en vue d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern d'établir un taux de 56 cents par 100 livres sur le pétrole et les produits qui en dérivent à partir de Petrolia, Ont., jusqu'à Winnipeg, Man. (Audition ajournée.) (Dossier 15511.)

Ordonnance rendue à l'effet de renvoyer la demande. (Voir l'ordonnance n° 14352).

2734. Demande d'autorisation de la part de la ville de Montréal-Est, P.Q., de prolonger des rues au delà des voies des chemins de fer *Montreal Terminal* et *Canadian Northern Quebec.* (Dossier 16903.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Le travail devant être effectué aux dépens de la requérante.

2735. Demande de la ville de Lachine, en vertu des articles 235 et 237, d'une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Grand-Tronc d'ériger une traverse publique aux points d'intersection de ses lignes avec la rue Notre-Dame, Lachine, P.Q. (Dossier 16502.)

La ville de Lachine est autorisée à faire le planchéiage nécessaire à la traverse de la rue Notre-Dame, en conformité des règlements de la Commission relatifs aux chemins publics.

Ordonnance rendue à l'effet de convertir en passage à niveau les croisements des voies du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Notre-Dame, ville de Lachine, conformément aux conditions qui existent actuellement au sujet de la dite traverse. (Voir l'ordonnance 14462.)

2736. Etude de la question relative à la protection du premier passage à niveau de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc à l'est de Saint-Hyacinthe, P.Q. (Dossier 9437.614.)

En suspens *sine die* afin de permettre aux intéressés d'échanger des pourparlers.

2737. Etude de la question de la protection du passage à niveau situé à un quart de mille à l'ouest de la gare de Louiseville, P.Q., entre les lots 340 et 341, concession de la Petite-Rivière-du-Loup, comté de Maskinongé, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 9437.450.)

Ordonnance rendue à l'effet d'annuler l'ordonnance n° 5131, en date du 5 août 1908. La traverse, aux points "D" et "E" indiqués sur le plan, devant demeurer ouverte telle qu'elle l'est actuellement. (Voir ordonnance n° 13747.)

2738. Plainte du village de Saint-Pierre, P.Q., relativement à la traverse projetée de la rue Simplex par le chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 14813.)

Ordonnance rendue enjoignant de faire de la rue Simplex un vrai passage à niveau. La compagnie de chemin de fer devant indiquer la position des barrières, et dans l'intervalle de 60 jours après l'approbation des plans, ériger des barrières et pourvoir à un service de surveillance de jour et de nuit. La ville de Saint-Pierre devant rembourser à la compagnie le salaire du gardien, le *Railway Grade Crossing Fund* devant souscrire la somme de vingt pour cent du prix des travaux. (Voir l'ordonnance n° 14462.)

2739. Etude de la question de protection au passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Prudhomme, Notre-Dame-de-Grâce, P.Q. (Dossier 19437.112.)

Ordonnance rendue accordant au chemin de fer Pacifique-Canadien l'autorisation de construire une voie souterraine à l'avenue Décarie d'après les termes formulés par les présentes. $10,000 devant provenir du *Railway Grade Crossing Fund,* et un cinquième de la balance être payé par la cité de Montréal. (Voir l'ordonnance 16102.)

2740. Etude de la question de protection du passage à niveau du Grand-Tronc à la rue Saint-Rémi, Montréal, P.Q. (Dossier 9347.647.)

Ordonnance rendue à l'effet que la ville de Montréal soit tenue de produire des plans indiquant la position des barrières qui doivent être construites à la traverse de la rue Sainte-Elizabeth dans le mois qui suivra l'approbation des plans, et de faire usage et d'entretenir ces barrières en attendant que les travaux projetés du chemin de fer Grand-Tronc soient terminés. Aussi, que la ville empêche et défende le trafic des véhicules à la traverse de Saint-Rémi. La compagnie de chemin de fer devant continuer l'emploi d'un gardien à cet endroit en attendant que la voie soit élevée. (Voir l'ordonnance n° 13779.)

2741. Etude de la question de protection par le chemin de fer Grand-Tronc à la traverse de la rue Sainte-Elizabeth à Montréal, P.Q. (Dossier 19437.635).

Ordonnance rendue à l'effet que la ville de Montréal produise des plans indiquant la position des barrières qui doivent être installées à la traverse de la rue Sainte-Elizabeth un mois après l'approbation des plans, et qu'elle les entretienne, en attendant que les ouvrages projetés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc soient complétés. De plus, que la ville empêche et défende le mouvement des véhicules à la traverse Saint-Rémi. La compagnie du chemin de fer devant maintenir ses gardiens à ces endroits en attendant que les travaux de la voie élevée soient terminés. (Voir l'ordonnance 13779.)

2742. Requête des habitants de New-Glasgow, P.Q., alléguant que le chemin de fer *Canadian Northern Quebec* ne donne pas un service satisfaisant dans cette localité, et que les convois ne se rendent pas aux plates-formes tel que voulu. (Dossier 15120.)

Demande retirée.

2743. Requête des habitants de Saint-Stanislas, de Saint-Prosper et Saint-Sévérin de Proulxville, comté de Champlain, P.Q., alléguant un service de trains défectueux donné par le chemin de fer *Canadian Northern Quebec.* (Dossier 17217.)

Ordonnance rendue rejetant la demande. (Ordonnance n° 13985.)

2744. Plainte des habitants de Sorel, P.Q., alléguant un mauvais service de trains de voyageurs et de marchandises sur le chemin de fer Q. M. et S., et des conditions défavorables sous le rapport du service du chemin de fer et de la gare à Sorel et à Pierreville, P.Q., et relativement à l'ordonnance de la Commission, n° 5956, en date du 22 décembre 1908. (Dossier 7628.)

Ordonnançe rendue à l'effet d'enjoindre à la compagnie de construire une gare qui devra être terminée le 1er septembre 1911.

2745. Etude de la question touchant les facilités additionnelles de transport des marchandises et des effets de messagerie à Montfort-Junction, P.Q. (ch. de fer C.N.Q.) (Dossier 7902, cause n° 3541.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un débarcadère à Montfort-Junction, les travaux devant

être terminés le 1er août 1911, et d'enjoindre aussi à la dite compagnie, de même qu'à celle du chemin de fer *Canadian Northern Quebec,* de faire arrêter leurs convois vis-à-vis le débarcadère tout près ou non loin du losange. Ordonnance de la Commission n° 6084, en date du 14 janvier 1909, anulée. (Voir l'ordonnance 14170.)

2746. Plainte de la paroisse de Saint-Philippe, P.Q., alléguant refus de la part du chemin de fer Pacifique-Canadien d'accorder la réduction ordinaire sur la vente d'une série de dix billets d'abonnement; on s'est aussi plaint d'un service défectueux de ce point à Montréal et *vice versa.* (Dossier 16910.)

Ordonnance rendue à l'effet que le C.P.C. arrête, sur signal, ses trains du matin allant à l'ouest à destination d'Halifax, durant six mois, et tienne compte du trafic des voyageurs, afin qu'une ordonnance soit rendue après ces six mois. Quant à la demande de billets d'abonnement, la question doit être reprise.

2747. Demande de la Chambre de Commerce de Trois-Rivières, en vertu de l'article 384, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux chemins de fer *Canadian Northern Quebec* et Pacifique-Canadien de fournir un service convenable à la station Garneau, et aussi en vertu de l'article 317, de pourvoir aux facilités de transport nécessaires sur les dites lignes. (Dossier 13994.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Quebec* de mettre en service un train mixte sur sa subdivision Laurentienne qui arriverait à Garneau-Junction à 6.45 a.m. pour faire raccordement avec le train du chemin de fer Pacifique-Canadien à destination de Trois-Rivières. Aussi un train de voyageurs ou train mixte qui laisserait Garneau-Junction après 5.20 p.m. à destination de la Rivière-à-Pierre, faisant raccordement à Garneau-Junction avec le train du chemin de fer *Pacifique-Canadien* à destination de Trois-Rivières. Les trains du chemin de fer *Pacifique-Canadien* entre Trois-Rivières et Garneau-Junction ne devant pas être changés sans l'approbation de la Commission. Ces ordonnances doivent prendre effet le 15 septembre 1911. (Voir l'ordonnance 14685.)

2748. Plainte de W. A. Stewart, Napierville, P.Q., et du village de Saint-Cyprien, P.Q., touchant l'insuffisance d'accommodation et la défectuosité du service des trains du chemin de fer Napierville-Junction. (Dossiers 12070 et 11095.)

Pour ce qui a trait au point soulevé au sujet de la juridiction, la commission n'avait pas juridiction. La compagnie a la permission de faire une demande, ainsi que porter appel dans les 30 jours. Dans le cas où une demande ne serait pas faite, la question devrait être soumise à l'inspection du chef de l'exploitation de la commission, qui ferait rapport.

Une ordonnance a été rendue à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Napierville-Junction de produire des plans avant le 21 août 1911 pour indiquer l'emplacement de la gare devant être construite à Delton-Junction. La compagnie étant tenue de compléter les travaux pour la date du 21 août 1911. La compagnie de chemin de fer est tenue de payer les dépenses. Voir l'ordonnance subséquente, en date du 7 novembre 1911, qui porte à deux mois de cette date le temps où les travaux de construction de la gare devront être complétés. (Voir l'ordonnance 14362.)

2749. Plainte des habitants de Sainte-Sophie de la Corne, P.Q., alléguant que le chemin de fer *Canadian Northern Quebec* ne donne pas un service satisfaisant dans cette localité. (Dossier 15119.)

Demande retirée.

2750. Requête des habitants de Saint-Elzéar de Laval, P.Q., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien d'arrêter ses trains du matin et du soir au garage Gauthier, P.Q. (Dossier 16696.)

Aucune ordonnance rendue.

2751. Plainte de Joseph Renaud, *et al,* paroisse de Saint-Jérôme, P.Q., au sujet de la fermeture de la gare à voyageurs et marchandises à Lesage, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 16717.)

Ordonnance rendue à l'effet de faire arrêter au signal les trains de la compagnie à Lesage.

2752. Plainte de la municipalité du village de Dorion (station de Vaudreuil, P.Q.) parce que les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien ont bouché l'égout naturel situé entre les gares des chemins de fer et la rivière. (Dossier 17339.)

Ordonnance rendue pour obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à ouvrir l'égout qui existait auparavant, et que la construction de ses voies à l'est de la gare de Vaudreuil, dans Vaudreuil, P.Q., avait obstrué, afin de pourvoir à un drainage satisfaisant. (Voir l'ordonnance 15171.)

2753. Etude de la question ou de la demande faite au chemin de fer Grand-Tronc de protéger convenablement, au moyen de signaux et de déclenchements l'aiguille de la jonction des doubles voies du chemin de fer Grand-Tronc, l'aiguille de raccordement entre les chemins de fer Grand-Tronc et Intercolonial, et la traverse à niveau entre les voies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc à Sainte-Rosalie, P.Q. (Dossier 16394.)

Jugement réservé.

2754. Demande de la ville de Maisonneuve pour obtenir une ordonnance à l'effet d'empêcher le chemin de fer *Canadian Northern Quebec* de laisser des wagons le long de la rue Jeanne-d'Arc. (Dossier 16411.)

Demande retirée.

2755. Plainte de Lefebvre et Mahon, Howick, P.Q., alléguant des taux excessifs pour le transport du foin de Saint-Edouard à Providence, par voie du chemin de fer Q.M. et S. (Dossier 16740.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Napierville-Junction de publier et de présenter avant la date du 1er septembre, les tarifs conjoints de transport direct sur certains points de la ligne du chemin de fer New-York, New-Haven et Hartford en suivant des routes raisonnables, pratiques, et dont les dépenses soient plus légères, ainsi que l'a fait le chemin de fer Q.M. et S. (Voir l'ordonnance n° 14209).

2756. Demande de la cité de Toronto, Ont., pour obtenir une ordonnance à l'effet de modifier l'ordonnance n° 10169 en autant qu'elle s'applique aux rues Sunnyside et Keele, et d'approuver le plan du passage souterrain des piétons aux dites traverses. (Audition ajournée.) (Dossier 588.15.)

Aucune ordonnance rendue. Les parties intéressées se sont entendues.

2757. Requête, les employés de la *Rosamond Woollen Co.*, Almonte, Ont., demandent que la traverse à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Bank soit tenue ouverte. (Audition ajournée.) (Dossier 16899.)

Jugement réservé.

2758. Demande du township Front d'Escott d'une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Grand-Tronc de construire une station et une voie de service à la 135ème perche à l'ouest de Brooker's-Crossing, lot 17, 2ème concession. (Audition ajournée.) Dossier 4452, cause n° 1118.)

Ordonnance pour la construction d'un pont à tablier inférieur. Vingt pour cent du coût devant provenir du *Railway Grade Crossing Fund.* Vingt pour cent être payés par la municipalité, et le reste par la compagnie du chemin de fer.

2759. Demande de E. et B. Baxter, du township de Bertie, en vertu des articles 221 et 226, d'une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer de fer Grand-Tronc de construire, d'entretenir et de mettre en service un embranchement sur le 10ème lot de la 7ème concession jusqu'à la carrière de pierre des requérants sur le 4ème lot de la 8ème concession. (Dossier 15113.)

Ordonnance rendue à l'effet de faire choisir aux demandeurs le plan qu'ils préfèrent touchant la construction du tronçon. Les demandeurs devant faire leur choix

et en donner avis à la compagnie du chemin de fer dans l'intervalle de deux mois à partir de la date où ils auront reçu la copie de l'ordonnance datée le 12 octobre 1911. (Voir l'ordonnance 15,282.)

2760. Demande du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, pour obtenir l'autorisation de prendre certains terrains additionnels dans la paroisse de Rockfield, P.Q., dans le but de permettre à la compagnie requérante de se conformer aux termes et conditions de l'ordonnance n° 10457, en date du 25 avril 1910. (Dossier 9437.119.)

La compagnie requérante est autorisée à prendre les terrains indiqués dans sa demande en vue de lui permettre de se conformer aux termes de l'ordonnance n° 10457, en date du 28 avril 1910. (Voir l'ordonnance n° 14687.)

2761. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour obtenir l'autorisation de construire un embranchement et un tronçon (y compris le tronçon se rendant à la propriété de la *Goodyear Tire and Rubber Co.,* Bowmanville, Ont.) commençant à un point situé au sud de la rue Station, de là traversant la rue Station, la route Concession, suivant et traversant la rue Hunt à partir de la route Concession jusqu'à un point situé au nord de la rue Nelson, traversant les rues Pine, Anne, Park et Nelson, jusqu'à un point situé au sud de la rue Queen, Bowmanville, Ont. (Dossier 17440.)

Ordonnance accordant la demande avec dispense d'avis.

2762. Demande du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 237, pour obtenir l'autorisation de construire sa voie ferrée le long et à travers les rues County, de Montigny, Logan, Lafontaine, Harbour, Ontario, Forsyth, Hochelaga, Sherbrooke, Frontenai, Rachel, Masson et les routes Côte de la Visitation, Côte St-Michel et Saut-aux-Récollets, Montréal, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier 14329.3.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement de la ligne de la compagnie requérante à partir du terminus de l'ouest jusqu'à un point situé à environ 400 pieds à l'ouest de la traverse de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au passage souterrain de la rue Iberville, et sujette à certaines conditions; et revenant à cette partie de l'emplacement de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir du dit point situé à environ 400 pieds à l'ouest de la traverse de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'à un point situé à environ un mille à l'est de cet endroit, la compagnie requérante devra entrer en négociations avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Si, à la date du 12 juillet 1911, les compagnies n'en sont pas venues à une entente, la Commission entendra de nouveau la question de l'emplacement. (Voir l'ordonnance 13993.)

2763. Demande du chemin de fer *Toronto and Eastern,* en vertu de l'article 227, pour obtenir l'autorisation de traverser les voies du chemin de fer Grand-Tronc, embranchement de Port-Perry à Whitby, Ont. (Dossier 15881.5).

Ordonnance rendue accordant la demande.

2764. Demande de la cité de Vancouver, C.-B., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer *V. V. and E.* de construire et d'entretenir une rigole ou égout convenable sous terre à travers son chemin de fer de la rue Front à False-Creek. (Dossier 17394.)

Ordonnance rendue à l'effet d'obliger la compagnie de chemin de fer de creuser une rigole convenable à travers son emplacement, ses terrains et ses voies à partir de la rue Front jusqu'à False-Creek, dans la ville de Vancouver, ainsi que l'indique le plan au dossier, et d'abaisser ou d'enlever tout objet qui pourrait survenir à la suite d'embarras causés par la dite rigole ou le dit égout. Ouvrage devant être complété le 6 juillet 1911 à la satisfaction de l'ingénieur de la Commsision. (Voir l'ordonnance 13988.)

2765. Demande du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, d'approuver son tracé à travers les townships de McTavish et de Sibley, dis-

trict de Thunder-Bay, de la borne miliaire 524.96 à la borne 548.45. (Audition ajournée.) (Dossier 9188.29.)

En suspens jusqu'à ce que le ministre des Chemins de fer approuve les nouvelles routes.

2766. Demande du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, d'approuver une partie de sa division de Sudbury-Port-Arthur à travers les townships de Nipigon, Lyon et Dorion, et à travers le territoire non arpenté du district de Thunder-Bay, borne miliaire 500 à borne 525, de Sudbury-Junction. (Audition ajournée.) (Dossier 9188.34.)

NOTE.—Référence aux termes de l'ordonnance.

Ordonnance rendue approuvant le tracé de la ligne de la compagnie requérante subordonnément aux dispositions de l'arrêté. (Voir l'ordonnance 13991.)

2767. Pour ce qui a trait à la protection que noivent fournir les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien au passage à niveau de l'avenue Brock, Toronto.

NOTE.—La Commission devra remettre à l'étude la demande et la question de la division du coût du travail conformément à l'ordonnance n° 13150. (Dossier 9437.106.)

Ordonnance rendue approuvant le plan "B" présenté à la Commission. Le coût de la construction du passage souterrain et son entretien devront provenir du *Railway Grade Crossing Fund*; 20 pour 100 du reste devant être payés par la ville; 32 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et 48 pour 100 par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. (Voir l'ordonnance 14079.)

2768. L'exploitation du chemin de fer Salisbury-Albert, entre Hillsboro et Albert. La compagnie de chemin de fer est tenue de prouver pourquoi elle n'a pas été engagée à mettre immédiatement sa ligne en état de service sûr et de l'exploiter. (Dossier 17183.)

Jugement réservé. Aucune ordonnance rendue.

2769. Etude de l'horaire du chemin de fer Pacifique-Canadien, règlements particuliers ou instructions, faisant des voies d'évitement extérieures principales de tous les rails de rencontre et de passage les limites de la cour, d'après le sens du règlement 93, à moins qu'il n'en soit autrement décidé. (Dossier 4135, partie 3.)

Jugement réservé.

2770. Etude de la question de la longueur des sections qui doivent être travaillées par des équipes de cantonniers sur les voies ferrées et le nombre d'hommes qui doivent composer ces équipes de cantonniers. (Dossiers 10170, 10170.1 et 10170.2.)

La Commission prétend n'avoir aucune juridiction pour rendre l'ordonnance demandée. Ordonnance n° 8111 en date du 15 septembre 1909 annulée. (Voir l'ordonnance 13977.)

2771. Etude de la question d'enlevage de la neige au moyen d'artifices de nettoyage attachés aux locomotives, mentionné à la clause "B" de cette partie de l'ordonnance n° 12287 en date du 3 novembre 1910, partie qui a trait à l'exploitation, et relative à la résolution de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives. (Dossier 1750.16, partie 4.)

Ordonnance rendue que toutes les compagnies de chemins de fer qui se servent de chasse-neige soient obligées, le ou avant le 1er novembre 1912, d'établir des communications directes entre ces chasse-neige et le sifflet à vapeur de la locomotive, et avec un manomètre, une soupape à comprimer l'air et une communication d'air appropriée entre les chasse-neige et la locomotive; aussi que les chasse-neige qui sont poussés en avant soient munis de tuyaux d'air connectifs entre le chasse-neige et la locomotive. (Voir l'ordonnance 16007.)

2772. Plainte de Storns Kilborn, Ochre-River, Man., au sujet du tracé du chemin de fer Canadian-Northern qui traverse ses terres, S.-E. 10-24-17, à l'ouest du 1er méridien. On exige que le chemin de fer Canadian-Northern donne la raison pour laquelle l'ordonnance rendue à l'effet d'approuver son tracé et l'ouverture de cette

partie du chemin de fer au trafic ne serait annulée parce que l'emplacement n'a pas été payé. (Dossier 12630.5.)

Demande retirée.

2773. Demande faite par E. A. Tracey, de Tracey-Station, N.-B., pour obtenir une ordonnance obligeant le chemin de fer Pacifique-Canadien à nommer un chef de gare à cet endroit. (Dossier 17122).

Demande retirée.

2774. Demande faite par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour obtenir un amendement à l'ordonnance de la Commission au sujet du passage souterrain au Boulevard Saint-Laurent traversant la ville de Saint-Louis, P.Q. (Dossier 10982.)

Ordonnance rendue à l'effet de prolonger jusqu'au 15 septembre 1911 le temps de compléter le passage souterrain sans préjudice d'aucun droit que peut avoir la ville contre l'entrepreneur pour avoir manqué d'effectuer les travaux dans le temps spécifié par le contrat. Les émoluments du gardien employé à la traverse temporaire de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien devront être payés par la cité de Montréal à partir du 15 mai 1911 jusqu'à ce que la construction du passage souterrain soit complétée et que la traverse temporaire soit abolie. (Ordonnance n° 13813, en date du 1er juin 1911, annulée.) (Voir l'ordonnance 14078.)

2775. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien en vertu des articles 159 et 237, d'approuver le tracé d'une autre voie (double voie) à partir de la borne miliaire 5.18 Mile-End jusqu'à la borne miliaire 12.68 à la jonction de Québec, Qué. (Dossier 17428.)

Demande accordée, ordonnance rendue.

2776. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, de l'autorisation de construire une voie additionnelle sur et à travers l'avenue Pacifique, Montréal, P.Q. (Dossier 17428.1.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de protection réservée.

2777. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, de l'autorisation de construire une voie additionnelle pour traverser le chemin public à la borne miliaire 724, entre les lots 346 et 339, paroisse de Saint-Laurent, Montréal, P.Q. (Dossier 17428.2.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de protection réservée.

2778. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, d'obtenir l'autorisation de construire une voie additionnelle pour traverser le chemin public à la borne miliaire 9.91 de Bordeaux, lot 289, paroisse du Saut-aux-Récollets, Montréal, P.Q. (Dossier 17428.3.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de protection réservée.

2779. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour obtenir l'autorisation de construire une voie traversant le chemin public à la borne miliaire 10.21 du lot 256, à la station Parc-Laval, paroisse de Saint-Martin. (Dossier 17428.4.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de protection réservée.

2780. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, de l'autorisation de construire à travers le chemin public, à la borne miliaire 11.0, entre les lots 256 et 258, dans la paroisse de Saint-Martin. (Dossier 17428.5.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de protection réservée.

2781. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, de l'autorisation de construire une voie double à travers le chemin public à la borne miliaire 12.08, des lots 343 et 344 à la station Saint-Martin. (Dossier 17428.6.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de protection réservée.

2782. Demande de la ville de Shawinigan-Falls, P.Q., en vertu des articles 237, 238 et 240 de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance pour obliger le chemin de fer Canadian-Northern-Quebec de modifier le chemin public appelé "Station-Avenue"

où sont construites les voies de la compagnie du chemin de fer dans les limites de la ville de Shawinigan-Falls, afin que le dit chemin public "Station-Avenue" soit prolongé au delà des voies de la dite compagnie. (Dossier 9437.42.)

Ordonnance rendue arrêtant que la ville devra soumettre des plans dans l'intervalle d'un an, à partir du 9 juin 1911, pour être approuvés par la Commission, à l'effet de construire un passage souterrain à Station-Avenue afin d'amener la dite avenue en dessous des voies du chemin de fer. Que la ville ait aussi l'autorisation de construire un passage souterrain, conformément aux plans soumis, et que les travaux soient complétés dans l'espace d'une année après l'approbation des plans. Le coût des travaux devant être divisé proportionnellement, $5,000 tirés du fonds dit *The Railway Grade Crossing Fund.* (Voir l'ordonnance 14351 relativement aux termes.)

2783. Demande de la cité de Brandon, Man., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Greot-Northern et Canadian-Northern, de fournir une ligne d'échange entre leurs chemins de fer respectifs, dans Brandon, Man. (Dossier 14820.)

Ordonnance rendue recommandant la construction d'une voie d'échange sur la 25ème rue s'étendant des chemin de fer Great-Northern au Canadian-Northern. L'emplacement de la 25ème rue devant être fourni par la cité de Brandon. La ville est tenue de payer tous les dommages. La voie devant être exploitée par le chemin de fer Canadian-Northern et être complétée le 15 juillet.

2784. Demande du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 222 del a loi des chemins de fer, de construire un tronçon sur les sections 17 et 18, ainsi que 61, 62, 63 et 64 de la rue Russell à la cinquième rue, entre les avenues Van Horne et College, Brandon, Man. (Dossier 16412.)

Ordonnance rendue à l'effet de rescinder l'ordonnance n° 13119, la Commission en étant venue à la conclusion que M. Blyth n'éprouverait aucun dommage par la construction du tronçon. (Voir l'ordonnance n° 14106.)

2785. Résolution du conseil de ville de Emerson, Man., relativement à la négligence du chemin de fer Canadian-Northern à nommer un gardien à la barrière et au pont du trafic du chemin de fer qui traverse la rivière Red-Deer à cet endroit. (Dossier 15957.)

Ordonnance rendue à l'effet que le préposé à la pompe, à l'extrémité ouest du pont en usage par la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, aura aussi la garde de cette barrière. (Voir l'ordonnance n° 14351.)

2786. Plainte de la municipalité de Silver-Creek, Man., touchant le coût du remblai aux passages à niveau croisant le chemin de fer Canadian-Northern. (Dossier 17087.)

Plainte réglée par la compagnie du chemin de fer.

2787. Demande de la cité de Saint-Boniface, Man., en vertu de l'article 237, d'approuver le tracé de la rue Plessis à travers les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement Emerson). (Dossier 16025.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

2788. Demande de la cité de Saint-Boniface, Man., en vertu de l'article 237, d'être autorisée à prolonger la rue Messier pour qu'elle traverse la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Embranchement d'Emerson.) (Dossier 16028.)

Ordonnance rendue rejetant la demande. (Voir l'ordonnance 14913.)

2789. Demande de la cité de Saint-Boniface, Man., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre au chemin de fer Canadian-Northern de protéger sa ligne principale à la traverse de la rue Main, Winnipeg, à l'extrémité nord du pont Norwood. (Dossier 15613.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'élever ses voies sur l'avenue River, la rue Main et l'avenue Bell, dans la cité de Winnipeg. Les travaux devant être terminés à la date du 1er septembre 1912.

Le taux de 20 pour 100 du coût des travaux, s'il n'excède pas $5,000, devra être payé avec l'argent du *Railway Grade Crossing Fund.* Trente pour cent du reste devant être payés par le chemin de fer Canadian-Northern. Trente pour cent par la cité de Winnipeg. Trente pour cent par la cité de Saint-Boniface, et dix pour cent par la Compagnie de Tramway de Winnipeg. (Voir l'ordonnance 14159.)

2790. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une troisième voie qui traverserait la rue Keewatin, Winnipeg, Man. (Dossier 15978.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

2791. Demande du chemin de fer Canadian-Norhern pour avoir l'autorisation de construire des tronçons à partir d'un point de sa ligne principale situé franc nord de la cité de Winnipeg, à travers les sections 8, 9, 10, D, et 11, plan 208, et de la section 21, plan 391, dans Winnipeg, Man., et l'autorisation de construire les dits tronçons pour qu'ils traversent les avenues Fleet, Mulvey et Jessie. (Dossier 15368.1.)

Ordonnance rendue accordant la demande de construire des tronçons, en observant toutefois les conditions expliquées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14348.)

2792. Etude sur la question de protection à l'endroit où les deux tronçons du chemin de fer Pacifique-Canadien traversent l'avenue Higgins conduisant aux moulins et à l'entrepôt de la *Ogilvie Milling Co.*. (Dossier 16088.5.)

Le système de protection ayant été trouvé satisfaisant, aucune ordonnance n'a été rendue.

2793. Demande de E. B. Chambers et de W. R. G. Phair, de Winnipeg, de rescinder l'ordonnance n° 544 en date du 12 juillet 1905 au sujet du tracé de l'embranchement Molson sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Saint-Boniface. (Dossier 1487.)

Ordonnance rendue à l'effet de permettre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de produire un nouveau tracé de son chemin de fer connu sous le nom d'embranchement Molson-Saint-Boniface, de même que la date où le plan a été produit et approuvé par l'ordonnance n° 544, 12 juillet 1905. Le dit tracé devra indiquer la largeur de l'emplacement qui sera pris et qui se rattachera à l'avis d'arbitrage produit par la compagnie. (Voir l'ordonnance 16141.)

2794. Demande faite par F. F. Brock, C. R. Muttleberry et la *D. D. Adams Coal Co.., Ltd., ainsi* que par la *John Arbuthnot Lumber Co.,* pour obtenir une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Canadian-Northern de remplacer ses aiguilles et tronçons qui conduisent de leur ligne, près de la rue Pembina, Winnipeg, jusqu'aux terrains des compagnies requérantes et occupant le côté sud de l'avenue Mulvey et de l'avenue Rosser. (Dossier 15630.)

Ordonnance rendue à l'effet que le gravier soit fourni par le chemin de fer Canadian-Northern à 35 cents par verge cube pour surélever le terrain au niveau nécessaire, et que le tracé du troisième tronçon por la *John Arbuthnot Lumber Co.* soit soumis à la décision de l'ingénieur de la Commission. La compagnie de chemin de fer devant donner crédit à la *Lumber Co.* pour le montant déjà payé pour le troisième tronçon.

2795. Plainte formulée par la *MacPherson Fruit Co., Ltd.*, de Winnipeg, Man., alléguant des taux trop élevés exigés par la *Dominion Express Co.* pour le transport d'une consignation de fraises expédiée de Burlington, Ont., à Winnipeg et Brandon, Man. (Dossier 4214.28.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

2796. Demande du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 258, d'approuver l'emplacement d'une station à Entwistle, Alta. Section 21-53-5, à l'ouest du 5ème méridien. (Dossier 10580.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement de la station de la compagnie requérante. La compagnie est tenue de construire un chemin public convenable à

partir de sa station en suivant sa ligne de chemin de fer jusqu'à la levée de la route immédiatement à l'ouest du terrain de la station, traversant la voie et se réunissant à l'avenue Queen. En attendant que la route publique soit complétée, la compagnie est tenue de faire arrêter ses trains à la rue King. (Voir l'ordonnance 14482.)

2797. Demande formulée par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 227, d'être autorisée de traverser à niveau les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement Pembina) à la Jonction Oak-Point, près de Winnipeg; aussi de raccordement avec les voies de la ligne mère et celles de l'embranchement de Oak-Point du chemin de fer Canadian-Northern.

(REMARQUE).—La Commission étudiera la question de la division proportionnelle des dépenses entre le chemin de fer Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 8310, cause 3820.)

Ordonnance rendue à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique construise à ses frais ses raccordements, y compris les changements que nécessitera le matériel d'enclenchement à la dite traverse. Le coût de l'entretien devant être divisé également entre les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern. (Voir l'ordonnance 14350.)

2798. Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique en exploitation et ouvert au trafic sous le nom de Melville-Régina et faisant le service entre Melville, Sask., et Balcarres, Sask.

(REMARQUE).—Le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sera appelé à prouver pourquoi des procédures n'ont pas été prises en vue de lui faire payer l'amende exigée par la loi pour avoir mis une ligne en exploitation sans en avoir au préalable reçu l'autorisation. (Dossier 10863.10.)

Ordonnance rendue à l'effet d'ouvrir la ligne au trafic.

2799. Demande de la ville de Saint-Boniface, Man., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'empêcher le chemin de fer Canadian-Northern et la compagnie dite: *Rat Portage Lumber Co.* de se servir du tronçon qui traverse l'avenue Taché. (Dossier 261.)

Ordonnance rendue en vue de faire améliorer l'état de la traverse en conformité du rapport de l'inspecteur Blyth, et qu'il soit stipulé que les ambulances et les tramways aient un droit de passage sur la traverse. Une amende n'excédant pas $25 sera imposable à la compagnie de chemin de fer au cas où elle enfreindrait les termes de l'ordonnance.

2800. Demande formulée par la *Montreal Milk Shippers' Association* à l'effet d'obtenir une ordonnance exigeant:—

1. Que les compagnies de chemin de fer transportent le lait au taux de 8 cents pour les boîtes de 4 gallons et 15 cents pour celles de 8 gallons sur toute distance au delà de 75 milles.

2. Les compagnies de chemin de fer devant garantir de livrer les consignations en bon ordre au moyen d'un système en vigueur à Winnipeg, soit, que l'on donne trois reçus d'expédition; un qui soit gardé par l'expéditeur, un par l'agent de transport et un troisième par le préposé aux bagages du train sur lequel le reçu de la consignation est enregistré.

3. Les taux de fret devront être perçus des expéditeurs au lieu de destination, comme pour les consignations ordinaires.

4. Que la quatrième partie du contrat imprimé au dos de l'étiquette, qui exige que les fermiers prennent soin des boites vides qui ont servi à la livraison, à la porte des convois, soit éliminée.

5. Que, dans le cas où les trains sont trop en retard, les employés des trains mettent le lait à bord.

6. Que les compagnies de chemin de fer soient responsables du lait après qu'il est placé sous leurs soins jusqu'à ce qu'il soit à destination.

7. Que les préposés aux bagages prennent plus de précautions lorsqu'ils transportent les boîtes vides à destination, et que l'on évite de jeter sans soins aux gares de destination les boîtes vides. (Dossier 16939·1.)

Ordonnance rendue à l'effet que, après la date du 1er octobre 1911, le lait soit transporté dans les wagons aux bagages, d'après les conditions de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15413.)

2801. Relativement aux blancs de reçus des compagnies de messagerie, la Commission étudiera les questions suivantes:—

"Les compagnies de messagerie peuvent-elles adopter un mode équitable de signature de reçus plutôt que d'émettre les blancs dont, naturellement, la formule aurait été rédigée et approuvée par la Commission" (Dossier 17565).

Les parties devront essayer de régler les affaires entre elles. Dans le cas où elles n'y réussiraient pas, la Commission s'occuperait de la question.

2802. Plainte de la *Wylie Milling Co.,* Almonte, Ont., relativement au supplément n° 4 du chemin de fer Pacifique-Canadien. Tarif E.-1470, augmentant le tarif sur le grain expédié de Kingston, Ont., à Almonte, Ont. (Dossier 1179·7.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, conjointement à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de produire, avant la date du 1er avril 1912, un tarif établissant un taux de trois cents et trois quarts par 100 livres sur le grain par voie des lacs en wagons complets de Kingston à Montréal, y compris l'arrêt aux moulins d'Almonte. La demande ayant été rejetée à la suite d'une preuve que des distinctions ont eu lieu entre Almonte et Renfrew, favorisant ce dernier, Eganville et Douglas, dans le transport du grain provenant des ports de la baie Georgienne et de Montréal. (Voir l'ordonnance n° 16057.)

2803. Demande de la Chambre de Commerce de Vancouver, C.-B., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir les renseignements suivants tels que contenus dans le rapport dit: *Segregating Annual Return* pour les divisions de l'Est, du Lac Supérieur, du Centre, de l'Ouest et de la Colombie-Britannique, pour l'exercice se terminant le 30 juin 1910, savoir:—

1. Nombre de milles de parcours des trains.

   (*a*) Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs.
   (*b*) Nombre de milles parcourus par les trains de marchandises.
   (*c*) Nombre de milles parcourus par les trains de fret non chargés.
   (*d*) Nombre de milles parcourus par les wagons-cuisines non chargés.

2. Revenu indiqué par item séparé.

   (*a*) Voyageurs.
   (*b*) Fret.
   (*c*) Aiguillage, etc.
   (*d*) Emmagasinage, service des trains, etc.
   (*e*) Locations d'appareils télégraphiques.
   (*f*) Poste.
   (*g*) Messagerie.
   (*h*) Surplus de bagage, etc.

3. Nombre de voyageurs transportés un mille.

(Audition ajournée.) (Dossier 1922, 2e partie.)

Ordonnance rendue à l'effet que la compagnie de chemin de fer fournisse à la requérante les renseignements demandés, et ceci avant le 22 juillet 1911, se conformant aux conditions de donner toutes les explications que nécessitera la requérante

au sujet des renseignements demandés en vertu de l'ordonnance; ou la compagnie de chemin de fer peut juger nécessaire de donner d'autres explications que celles qui peuvent être fournies par les fonctionnaires préposés au trafic et autres qui pourront être présents à l'audition à Vancouver, ou fournies aux séances tenues à Montréal, subséquemment.

2804. A la suite d'une plainte, la Commission, par l'ordonnance n° 13520, en date du 27 avril 1911, ayant retardé la date effective des nouveaux tarifs d'allocations des balances de voie ferrée, du 1er mai au 1er juillet, à l'exception du cas où ils mettraient à l'effet l'ordonnance de la Commission n° 13326, en date du 29 mars 1911, la Commission entendra les témoignages et arguments qui seront ou à l'appui ou contre les dits tarifs. (Dossier 8799·1).

En suspens pour permettre aux parties intéressées de s'entendre entre elles. A défaut d'entente, la Commission entendra tous les autres témoignages que l'une ou l'autre partie désirera produire.

2805. *Re* les formules de reçus des compagnies de messagerie, la Commission étudiera les questions suivantes:—

" Les compagnies de messagerie peuvent-elles adopter un mode équitable de signature de reçus plutôt que d'émettre des blancs dont, naturellement, la formule aurait été rédigée et approuvée par la Commission." (Dossier 17565.)

Voir le jugement du commissaire McLean ci-joint en date du 19 juillet 1911, appuyé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Mills.

2806. Demande de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Co.* (Chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour avoir l'autorisation de construire une voie traversant la rue John, dans le village de Bethany, Ont., à la borne milliaire 85·68. (Dossier 2100·83.)

Ordonnance rendue approuvant le plan modifié.

2807. Demande de la ville de Sudbury, Ont., à l'effet d'obtenir l'autorisation de construire une route publique qui traverserait les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la *Manitoulin and North Shore Railway Co.,* pour faire communiquer les rues Pine et Beach, Sudbury, Ont. (Dossier 17282.)

Ordonnance rendue rejetant la demande.

2808. Demande faite par la *W. H. Dwyer Co., Ltd.,* d'Ottawa, Ont., afin que la Commission rende une ordonnance au sujet des taux pour prétendu surplus de poids exigés par le chemin de fer Pacifique-Canadien, les poids ayant été déterminés au moyen des balances de voies ferrées. (Dossier 17074.)

Jugement réservé.

2809. Plainte portée par l'Association des manufacturiers Canadiens et la Chambre de Commerce de Winnipeg contre la formule dite: *Plate Glass Release Form* dont se servent les chemins de fer. (Dossier 17298.)

Aucune ordonnance nécessaire. Le supplément devra être soumis à l'approbation de la Commission.

2810. Demande des compagnies de messageries *Canadian Express C., Dominion Express Co.,* et autres, relevant de la juridiction de la Commission, d'être autorisées à substituer le tarif simple (B), qui serait uniforme partout pour le transport de la crème, plutôt qu'un tarif différent pour la crème sure et la crème douce. (Dossier 4214·55.) (Audition ajournée.)

Ordonnance rendue fixant le taux maximum de messagerie pour le transport de la crème et le service s'y rattachant, selon que le comporte l'ordonnance. Les stipulations de l'ordonnance devant être en vigueur le 1er novembre 1911. (Voir l'ordonnance 14594.) (Voir aussi l'ordonnance subséquente, que le temps accordé pour le retour gratuitement des récipients vides après avoir été transportés pleins par les compagnies de messagerie, avant le 1er mars 1911, soit prolongé au 1er novembre 1912.) (Voir l'ordonnance 15559.)

2811. Etude de la question de protection des traverses à niveau par le chemin de fer Pacifique-Canadien, un quart de mille à l'ouest de Piles-Junction, dans la paroisse du Cap-de-laMadeleine. (Dossier 9437·656.)

Ordonnance rendue annulant l'ordonnance du 11 avril, n° 13430, et la rectifiant. Le travail devant être effectué dans l'espace de quatre-vingt-dix jours.

2812. Demande du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, d'être autorisé à construire ses voies sous les lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien pour les traverses, près de Nipigon, Ont. (Dossier 9188·53).

Ordonnance rendue accordant la demande. (Voir ordonnance 15402.)

2813. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu des articles 222 et 237, d'être autorisée à construire un tronçon qui se rendrait aux *Rolling Mills,* dans la cité de Belleville, en traversant la rue Bay (non ouverte). (Dossier 17567.)

Ordonnance rendue accordant la demande, à condition que le propriétaire de tout terrain que doit traverser le tronçon projeté ait le droit de traverser la partie du tronçon qui sera sur sa propriété à l'endroit ou aux endroits que déterminera l'ingénieur de la Commission, dans le cas où les parties ne s'entendraient pas entre elles.

2814. Plainte portée par le village de Saint-Pierre, P.Q., relativement à la traverse projetée de la rue Simplex par le chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 14813.) (Audition ajournée.)

Ordonnance rendue exigeant que la traverse des piétons à la rue Saint-Alexandre soit laissée ouverte à cet effet seulement, et que le sentier des piétons conduisant à l'emplacement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc soit fermé. La traverse de la rue Simplex devant être convertie en passage à niveau ordinaire. La traverse de ferme à la Seconde Avenue, dans la paroisse de Lachine, doit être convertie en passage à niveau ordinaire. La ville de Lachine est autorisée à convertir la traverse de la Dixième Avenue en passage à niveau et la traverse de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à la rue Notre-Dame en passage à niveau. (Voir l'ordonnance 14462.)

2815. Relativement au passage souterrain de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, P.Q.

REMARQUE.—La Commission étudiera la question de se servir de la route publique pour traverser les rails du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'endroit où le passage souterrain doit être construit, vu que cet endroit est dangereux à cause de l'expansion du trafic. (Dossier 12912.)

Ordonnance rendue à l'effet d'autoriser la ville de Saint-Louis à prolonger son chemin public au delà des lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien à son point d'intersection de Park-Avenue au moyen d'un passage souterrain. Le coût de la construction devant être rétribué comme suit:—$5,000 devant provenir du *Railway Grade* Crossing Fund, et la balance être payée par la ville de Saint-Louis, qui devra aussi payer l'entretien du passage souterrain. (Voir l'ordonnance n° 10455.)

2816. Demande formulée par la paroisse de Saint-Philippe, P.Q., en vue d'obtenir une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien à vendre des séries de dix billets entre Saint-Philippe et Montréal, P.Q. (Dossier 16910.) (Audition ajournée.)

Jugement réservé.

2817. Demande du chemin de fer Grand-Tronc d'être autorisé à exproprier des terrains en vue de se conformer à l'ordonnance 10457 au sujet du pont élevé à la traverse du chemin Lachine, Rockfield, P.Q., les dits terrains étant la propriété de Mme J. A. Wright et de la *Rockfield Land Co.* (Dossier 9437.119).

Ordonnance rendue accordant la demande. (Voir l'ordonnance 14687.)

2818. Demande présentée par le chemin de fer Canadian-Northern-Québec pour être autorisé à prendre des terrains supplémentaires qui appartiennent à M. Coghlin, afin de mettre à effet les termes de l'ordonnance de la Commission, n° 12848, relativement à la cour de la rue Moreau, Montréal, P.Q. (Dossier 15001.)

Demande renvoyée.

2819. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour être autorisée à construire une troisième voie (dont le tracé s'étendrait de Angus à Mile-End) traversant l'avenue Papineau, Montréal, P.Q., et les lignes de la Compagnie de Tramways de Montréal, situées sur l'avenue Papineau. (Dossier 17525.)

Ordonnance rendue accordant la demande, réservant certaines conditions prescrites dans l'ordonnance. Le travail sera effectué aux frais de la compagnie requérante. (Voir l'ordonnance 14739.)

2820. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet de la protection de l'avenue Bethune, Montréal, Qué. (Dossier 9437.663.) (Audition ajournée.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage souterrain de 16 pieds de largeur. Le coût de la construction, y compris les dommages faits à la propriété, devra être ainsi payé: $5,000 devant provenir du *Railway Grade Crossing Fund,* et le reste, divisé en parties égales, par la ville de Westmount et la compagnie de chemin de fer. Les travaux devant être terminés le 11 juillet 1912. La partie de l'avenue Bethune qui sert de chemin public et passe sur l'emplacement de la compagnie de chemin de fer devra être close aussitôt que la construction du passage souterrain sera complétée. (Voir l'ordonnance 14328.)

2821. Demande présentée par la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.*, en vertu de l'article 176, en vue d'être autorisée à prendre possession des terrains de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et indiqués sur le plan du tracé pour la construction de son embranchement Tofield-Calgary entre les bornes milliaires 150 et 190, et les bornes milliaires du tracé revisé 163.97 à 181.64. (Dossier 10821.43.)

Ordonnance rendue accordant la demande. (Voir l'ordonnance n° 14491.)

2822. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 167, de sanctionner le tracé revisé de son embranchement de Calgary à partir de la ligne Est, 11e section, 28e township, 26e rang, jusqu'à la section 30, township 25, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, entre les bornes milliaires 163.50 et 181.74, district d'Alberta-Sud, Alta. (Dossier 10821.51.)

Ordonnance rendue acuordant la demande, en réservant les conditions stipulées dans le contrat passé entre la compagnie requérante et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en date du 31 juillet 1911. (Voir l'ordonnance n° 14490.)

2823. Demande de la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.,* en vertu de l'article 227, d'avoir l'autorisation de construire ses lignes d'embranchement Tofield-Calgary et traverser la voie et les lignes de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement Langdon, N.-E., quart de section 34 du 27e township, 26e rang, à l'ouest du 4e méridien, district d'Alberta-Sud, Alta. (Dossier 10821.54.)

Ordonnance rendue à l'effet d'accorder la demande aux conditions y mentionnées. (Voir l'ordonnance n° 14686.)

2824. Relativement à l'ordonnance de la Commission, n° 13880, en date du 10 juin 1911, qui approuvait le tracé de l'embranchement Calgary de la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co. à Calgary;* et relativement à la demande présentée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, d'amender la dite ordonnance et les plans approuvés par cette dernière. (Dossier 10821.17.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de présenter de nouveaux plans du dit tracé, tel qu'amendé, en conformité des dispositions de la clause 20 du contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.,* en date du 31 juillet 1911. (Voir l'ordonnance 14489.)

2825. Relativement à la demande présentée par la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.,* en vertu de l'article 228, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir un passage à niveau sur l'embranchement Calgary-Edmonton du chemin de fer Pacifique-Canadien pour son embranchement Tofield-Calgary dans la cité de Calgary. (Dossier 10821.49.)

Ordonnance rendue accordant la demande, subordonnément aux dispositions de l'ordonnance et à condition que la dite traverse soit munie d'un système de barrières dont le coût entier de la construction et de l'entretien sera payé par la compagnie requérante. (Voir l'ordonnance 14321.)

2826. Etude de la question de protéger les passages à niveau croisant le chemin de fer Canadian-Northern à la fonderie Woodside, à l'angle des rues Manitou et Wellington, Port-Arthur. (Dossier 9437.607.)

Refusée, avec permission à la ville de renouveler plus tard sa demande.

2827. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, de sanctionner et d'approuver le tracé de sa ligne de chemin de fer à travers la cité de Port-Arthur, district de Thunder-Bay, entre les bornes milliaires 568.13 et 571.9. (Dossier 9188.26.)

Plan approuvé jusqu'au point où le niveau des deux voies ferrées se trouve le même, ce qui est approximativement à la borne milliaire 2; le reste en suspens jusqu'à ce que la compagnie requérante donne à la Commission avis des négociations entre les intéressés au sujet de l'entrée du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario dans Port-Arthur.

2828. Résolution passée par la Chambre de Commerce de Fort-William, qu'une ordonnance soit rendue à l'effet de faire de Fort-William le point de jonction des chemins de fer pour tout le grain de l'Ouest. (Dossier 16923.)

En suspens pour être étudiée après que les requérants auront donné avis à la Commission du résultat de la demande qui devait être faite au gouvernement.

2829. Plainte portée par W. A. Milne, Port-Arthur, Ont., relativement au tarif de transport des pommes de terre expédiées de Port-Arthur à Winnipeg, comparativement au tarif de celles que l'on expédie de Winnipeg à Port-Arthur. (Dossier 15887.)

Plainte rejetée.

2830. Demande présentée par la cité de Fort-William, Ont., en vertu de l'article 237, afin qu'une ordonnance soit rendue à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de construire des passages à niveau convenables à tous les points où le chemin de fer de la compagnie croise la voie publique dans la cité de Fort-William, soit: aux avenues Neebing, Stanley, Nepigon, Crawford, Home, Mountain, aux rues Amelia, Francis, Victor, Mary, Christina, Franklin, Norah, Frederica, Gore, et à l'avenue Empire. (Nouvelle audition.) (Dossier 5547, cause 2191.)

Requête ajournée *sine die,* à la demande de la cité.

2831. Demande présentée par la *Dominion Express Co.,* pour obtenir l'approbation de la limite de livraison projetée pour Kenora, Ont. (Dossier 4214.127.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par la compagnie de messagerie où ses agents dans toutes les rues comprises dans les limites de la dite ville de Kenora; ceci en conformité des dispositions de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15359.)

2832. Demande formulée par la *Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie représentées à Fort-William, Ont., pour faire approuver les limites de la livraison. (Dossier 4214.96.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents dans toutes les rues de la cité de Fort-William où peuvent circuler des véhicules; ceci en conformité des dispositions de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14998.)

2833. Demande formulée par la *Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie représentées à Port-Arthur, Ont., pour faire approuver les limites de la livraison. (Dossier 4214.146.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents dans toutes les rues, avenues, etc., de la cité de Port-Arthur où peuvent circuler des véhicules; ceci en conformité des dispositions de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14982.)

2384. Demande présentée par le conseil de ville de Fort-Frances, Ont., pour obtenir une ordonnance à l'effet de fixer un taux raisonnable sur le développement du pouvoir hydraulique et électrique par la *Minnesota & Ontario Power Company.* (Dossier 12368.)

Demande retirée.

2835. Demande présentée par Matthew S. Smith, Bears-Pass-Tank, Ontario, pour obtenir une ordonnance obligeant le chemin de fer Canadian-Northern de lui accorder les privilèges qu'il avait obtenu par contrat entre 1904 et 1911 au sujet du service des trains à destination, ou provenant de cet endroit. (Dossier 17545.)

La compagnie consent à accorder le service demandé dans le mémoire ci-inclus sans ordonnance.

2836. Demande de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Co.,* en vertu de l'article 178, d'être autorisée de prendre des terrains entre les points "A" et "B", et de faire dévier l'embranchement se rendant à Burrard-Inlet, entre les points "C" et "D", ainsi que l'embranchement partant du point "E" du bloc 81, lot de district 196, Vancouver, C.-B. (Dossier 572.19.)

REMARQUE.—La Commission étudiera la question de la partie nord du 23 lot du bloc 80, réservée pour être de nouveau étudiée en vertu de l'ordonnance 13435.

Une ordonnance ayant déjà été rendue relativement à une partie de la demande, le reste a été renvoyé.

2837. Demande des habitants de Piper-Siding, C.-B., et du district, que le chemin de fer Canadian-Northern soit tenu de transporter la station de Burnaby à Piper-Siding. (Dossier 16497.)

La compagnie de chemin de fer entreprend d'arrêter les trains n[os] 256 et 376 à Piper-Siding, au lieu de Burnaby. (Aucune ordonnance rendue.)

2838. Plainte portée par la *Vancouver-Prince Rupert Meat Co.,* de Vancouver, C.-B., alléguant refus de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de fournir des wagons frigorifiques libres de droit pour le trafic entre Sapperton et Vancouver, C.-B. (Dossier 16697.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer de fournir à la compagnie demanderesse des wagons convenables pour effectuer le transport des viandes de la compagnie; ces wagons devront être pourvus des poutres nécessaires pour y fixer les crochets ou crocs; les wagons devront être fournis sur demande.

2839. Plainte des habitants de Yale, C.-B., contre le chemin de fer Pacifique-Canadien pour avoir obstrué leurs rues (sur lesquelles la compagnie jouit du droit de passage) et de s'en servir comme d'embarcadères. (Dossier 17381.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer de fournir des passages convenables et sûrs aux habitants du côté nord de la rue Douglas, entre les rues Albert et Regent, dans la ville de Yale, et que la compagnie de chemin de fer limite la vitesse de ses trains à travers la ville afin qu'elle ne dépasse pas dix milles à l'heure. Les travaux devront être complétés le 31 octobre 1911. (Voir l'ordonan 14874.)

2840. Etude de la question de protection à donner au pont tournant de False-Creek, sur le chemin de fer Great-Northern, Vancouver, C.-B. (Dossier 17011.)

Ordonnance rendue à l'effet que le pont tournant soit protégé au moyen d'un système de barrières construites aux frais de la compagnie du chemin de fer. (Voir l'ordonnance 14997.)

2841. Résolution du conseil de North-Vancouver, C.-B., au sujet de la traverse du chemin public par le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'approche reliant

le quai de Vancouver-Nord et l'avenue Columbia, Vancouver-Nord, C.-B. (Dossier 9437.343.)

Ordonnance rendue autorisant la cité de Vancouver à construire un passage souterrain pour les piétons à l'endroit indiqué sur le plan présenté, et que la cité de North-Vancouver dépose et inscrive, avant le 1er octobre, des plans et devis en détail. Pourvu, toutefois, que si l'entrée du dit passage cause à la compagnie de chemin de fer quelque perte, dommage ou embarras, la ville de North-Vancouver puisse, avec l'approbation de la Commission, être forcée d'accorder une compensation à la compagnie de chemin de fer, ou établir une nouvelle entrée du passage souterrain. Le coût du passage souterrain sera ainsi réparti, $5,000 devant provenir du *Railway Grade Crossing Fund;* 50 pour 100 du reste devront être payés par la cité de Vancouver, et 50 pour 100 par la cité de Vancouver-Nord. (Voir aussi les conditions dans l'ordonnance au sujet de l'annulation ou de l'échéance du bail du quai.) (Voir l'ordonnance 14877.)

2842. Demande présentée par la *Great Northern Transfer Co., Ltd.,* en vertu de l'article 284, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à l a Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir des moyens de transport confortables pour les bestiaux entre les points de l'est et Vancouver. (Dossier 15557.)

Référée à l'administrateur en chef de la Commission, afin que l'on s'occupe de la question quand la demande du directeur vétérinaire général au sujet du bétail sur pied aura été étudiée.

2843. Etude de la question de protection de la rue Carroll, Vancouver, C.-B. (ch. de fer Pacifique-Canadien.) (Dossier 9437.504.)

En suspens six mois, afin de permettre à la cité de Vancouver d'étudier la question d'après le jugement rendu par le commissaire en chef au sujet de l'avenue Columbia. (Dossier 9437.343 au sujet duquel l'ordonnance n° 14877, en date du 1er septembre, fut rendue.

2844. Etude de la question de protection de la traverse du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Powell, Vancouver, C.-B. (Dossier 9437.506.)

En suspens six mois afin de permettre à la cité de Vancouver d'étudier la question d'après le jugement rendu par le commissaie en chef au sujet de l'avenue Columbia. (Dossier 9437.343 au sujet duquel l'ordonnance n° 14877, en date du 1er septembre, fut rendue.)

2845. Etude de la question de protection du passage à niveau au croisement de la voie ferrée de V.W. et Y., à l'avenue Westminster, Vancouver, C.-B. (Dossier 372.)

En suspens six mois, afin de permettre à la cité de Vancouver d'étudier la question d'après le jugement rendu par le commissaire en chef au sujet de l'avenue Columbia. (Dossier 9437.343 au sujet duquel l'ordonnance n° 14877, en date du 1er septembre 1911, fut rendue.)

2846. Etude de la question touchant la protection du passage à niveau de l'avenue Columbia, Vancouver, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 9437.28.)

En suspens six mois afin de permettre à la cité de Vancouver d'étudier la question d'après le jugement du commissaire en chef *re* l'avenue Columbia. (Dossier 9437.343, ayant trait à l'ordonnance n° 14877, en date du 1er septembre 1911.)

2847. Etude de la question du passage à niveau de l'avenue Columbia et de la rue Hastings, Vancouver, C.-B. (Dossier 654.)

En suspens six mois afin de permettre à la cité de Vancouver d'étudier la question d'après le jugement du commissaire en chef *re* l'avenue Columbia. (Dossier 9437.343, au sujet duquel fut rendue l'ordonnance n° 14877, en date du 1er septembre 1911.)

2848. Plainte formulée par la *Hadden Shingle Co.,* de Cloverdale, C.-B., au sujet du chargement minimum des wagons pour le transport du bardeau expédié des moulins de la Côte du Pacifique. (Dossier 16797.)

Question réglée à la satisfaction de la compagnie requérante.

2849. Plainte formulée par le révérend H. B. Currie, Alberni, C.-B., alléguant des taux excessifs exigés par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport du carbure expédié de Vancouver à Alberni, C.-B. (Dossier 16774.)

Aucune ordonnance rendue.

2850. Plainte formulée par la *Fullerton Lumber and Shingle Co.*, de Vancouver, C.-B., relativement aux taux exigés par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour détourner un wagon de bois *ex* Bellingham de Régina à Macklin, Sask. (Dossier 16992.)

Aucune ordonnance rendue.

2851. Demande présentée par la *McDowell Mowat Co.*, Vancouver, C.-B., en vertu de l'article 315, afin d'obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de cesser d'exiger un demi-centin les 100 livres pour le transport de la houille sur les voies de service du réseau du chemin de fer de la Colombie-Britannique, Vancouver, en conformité des dispositions du supplément n° 1 du tarif C.R.C. n° W. 1536. (Dossier 6713.15.)

Aucune ordonnance rendue.

Déclaration faite que la compagnie requérante a retiré sa plainte.

2852. Demande formulée par W. H. Hight, Piper-Siding, C.-B., à l'effet d'obtenir un taux uniforme sur l'engrais expédié de Vancouver, C.-B., à sa ferme située à neuf milles et demi à l'est de la ligne du chemin de fer Great-Northern. (Dossier 17386.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie de chemin de fer de publier et d'inscrire, pas plus tard que le 1er décembre 1911, le taux pour ces produits qui est de 3 cents par 100 livres pour la cendre servant d'engrais, pesanteur minimum 40,000 livres par wagon; 2½ cents par 100 livres pour le fumier de cheval, pesanteur minimum 30,-000 livres par wagon, et 2½ cents par 100 livres pour autre fumier d'étable, pesanteur minimum, 40,000 livres par wagon, de Vancouver et New-Westminster à la dite voie de service. (Voir l'ordonnance n° 15394.)

2853. Plainte de la *Fullerton Lumber and Shingle Company*, de Vancouver, C.-B., alléguant des taux excessifs sur un wagon de bois expédié de Tynehead à Moosejaw, Sask. (Dossier 17076.)

La compagnie de chemin de fer est autorisée à rembourser.

2854. Demande formulée par la cité de Vancouver, C.-B., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *Victoria Vancouver Eastern Railway and Navigation Company* de construire un pont convenable au-dessus de la tranchée là où elle croise Park-Drive, Vancouver, C.-B. (Dossier 14851.)

Aucune ordonnance rendue, l'avocat de la compagnie se charge de faire terminer le pont pour la date du 1er octobre 1911.

2855. Demande d'autorisation formulée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 178, d'exproprier les lots 379, 464, 466, 463, 480, 38, 255, 288, et des articles 6, 7, 8, 17 et 19, dans la municipalité de Coquitlam, C.-B. (Dossier 17910.)

Ordonnance rendue accordant la demande subordonnément à certaines conditions édictées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14863.)

2856. Demande formulée par W. H. Haight, Piper-Siding, C.-B., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de construire une voie de service dans sa ferme potagère située 9½ milles à l'est de Vancouver, C.-B.. (Dossier 17385.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer à construire et à mettre en service un tronçon se rendant à la propriété du requérant, conformément aux stipulations de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15394.)

2857. Demande formulée par la *Victoria Vancouver and Eastern Railway and Navigation Company*, pour être autorisée à construire un passage à niveau sur la voie

du chemin de fer Pacifique-Canadien entre l'avenue Raymur et l'avenue Campbell, au nord de la rue Powell, Vancouver, C.-B. (Dossier 572.24.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Question de la protection réservée. (Voir l'ordonnance 14869.)

2858. Demande formulée par le commissaire en chef des terres de la province de la Colombie-Britannique pour obtenir une ordonnance à l'effet de faire de nouveaux règlements concernant le mouvement des locomotives dans la province de la Colombie-Britannique pour ce qui a trait à la question des incendies qu'elles allument sur les terrains adjacent à leur emplacement pendant la saison de sécheresse. (Dossier 4741.2.) (Audition ajournée.)

Demande en suspens. Le gouvernement de la Colombie-Britannique doit fournir à la Commission un brouillon des règlements et certains renseignements.

2859. Requête de la Chambre de Commerce de Mataqui Sumas, de la part des habitants d'Abbotsford, C.-B., demandant qu'un passage à niveau soit établi à la rue Hazel, croisant le chemin de fer Pacifique-Canadien, et la ligne du tramway de la Colombie-Britannique. (Dossier 17618.)

Requête rejetée.

2860. Demande présentée par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie représentées à Vancouver, C.-B., afin de faire approuver les limites de la livraison. (Dossier 4214.142.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules dans cette partie de la cité de Vancouver, dans les limites données dans l'ordonnace. (Voir l'ordonnance 14989.)

2861. Demande formulée par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie, représentées à Victoria, C.-B., pour faire approuver les limites de la livraison. (Dossier 4214.143.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, selon que comporte cette partie de l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14988.)

2862. Demande inscrite par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie, représentées à New-Westminster, C.-B., pour faire approuver les limites de leur livraison. (Dossier 4214.103.)

M. Burr a déclaré que les parties intéressées s'étaient entendues au sujet des limites.

2863. Demande inscrite par la *Dominion Express Company,* pour faire approuver les limites de sa livraison à Nanaïmo, C.-B. (Dossier 4214.132.)

La compagnie de messagerie a déclaré que les parties intéressées s'étaient entendues entre elles.

2864. Plainte portée par J. J. Thrift, Hazelmere, C.-B., qu'il n'y a pas de chef de gare sur la ligne du chemin de fer Great-Northern à cet endroit. (Dossier 18074.)

Les parties intéressées s'entendent.

2865. Demande formulée par J. J. Thrift, Hazelmere, C.-B., à l'effet d'obtenir pour le chemin de fer Great-Northern, la permission spéciale de transporter de la poudre (des explosifs) à cee endroit. (Dossier 1717.3.)

Demande renvoyée.

2866. Demande formulée par le comité de transport de *la British Dairymen's Association,* à l'effet de faire reviser le tarif de transport du lait et de la crème. (Dossier 4214.55.)

Entente entre les parties intéressées.

2867. Plainte portée par la *Fullerton Lumber and Shingle Co.,* de Vancouver, C.-B., parce que la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, qui exploite le chemin de fer V.W. et Y., ne s'est pas soumise à l'ordonnance de la Commisison, n° 9187, du 7 juillet 1910, en publiant des tarifs conjoints sur le bois, etc., à partir de certains endroits de la route du chemin de fer V. W. et Y., entre Vancouver et New-Westminster, non compris, à des endroits sur le Canadian-Northern, par voie de Vancouver ou de New-Westminster, et les endroits les plus propres et les plus pratiques sous le rapport du transfert entre les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, les dits tarifs conjoints de Vancouver New-Westminster aux dits points du chemin de fer Canadien-Northern, exprimés dans le tarif conjoint de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, C. H. C. n° 847, ou selon qu'il peut être amendé. Il y a aussi demande d'une ordonnance en vue de faire rembourser le surplus des taux de transport perçus en contravention de l'ordonnance depuis la publication du tarif conjoint, C. R. C. n° W. 1841, en vigueur le 7 octobre 1910, par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'effet de réduire les taux conjoints indiqués dans le dit tarif, C. R. C. n° W. 847. (Dossier 12071.)

Plainte renvoyée.

2868. Plainte portée par C. J. Piper, Piper-Siding, C.-B., contre les taux de transport des voyageurs, exigés par la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Fraser-Valley et Southern, entre Vancouver et New-Westminster, C.-B. (Dossier 17733.)

Demande refusée.

2869. Pour faire connaître l'opinion des expéditeurs de la Colombie-Britannique touchant les taux spéciaux de transport par l'entremise des compagnies de chemin de fer en exploitation dans cette province, en ce qui a trait au pesage de la charge d'un wagon effectuant le trafic, et les allocations provenant des pesées établies sur les chemins de fer. (Dossier 87991.)

En suspens, afin de permettre aux parties intéressées de s'entendre. Dans le cas contraire, le Commission entendra d'autres témoignages, selon le désir des parties intéressées.

2870. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Nelson, C.B., alléguant un service de train défectueux donné à cet endroit par le chemin de fer Great-Northern. (Dossier 16776.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Great Northern de construire une gare à Mountain, C.-B., correspondant au plan réglementaire n° 2 auquel réfère l'ordonnance n° 9160 de la Commission. Les travaux devront être terminés le premier janvier 1912. (Voir l'ordonnance 14876.)

2871. Plainte portée par la *Vancouver, Prince-Rupert Meat Co.,* qui proteste contre l'augmentation du tarif exigé par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour le transport de la viande fraîche et des produits mis en conserve, et expédiés des usines de la compagnie, établies à Sapperton, à Vancouver, et aussi l'annulation des taux d'aiguillage de New-Westminster. (Dossier 18212.)

Ordonnance rendue à l'effet que le tarif spécial de la compagnie de chemin de fer, supplément n° 38, à C.R.C. n° 602, en date du 18 juillet 1911, en vigueur le 1er août 1911, soit annulé, et en tant qu'il s'agit du dit trafic; et que la compagnie de chemin de fer soit tenue de remettre en vigueur le tarif du dit trafic à partir de Sapperton, C.-B., jusqu'à Vancouver, C.-B., en vigueur subordonnément au tarif mis par la compagnie octobre 1910, à condition que si la compagnie de chemin de fer devient en mesure de prouver que le dit tarif remis en vigueur n'est pas rémunérateur, après une année en vigueur, une demande pourra alors être inscrite afin que la Commission soit en lieu de l'augmenter. (Voir l'ordonnance 14871.)

2872. Demande présentée par la *Prudential Builders', Limited,* afin qu'une ordonnance pourvoie à ce qu'une pesanteur minimum de 40,000 soit fixée sur les wagons, sur la ligne du *Vancouver, Vermont & Eastern,* de Burnaby-Lake à Vancouver.

Ordonnance rendue à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Great-Northern amende la clause n° 70 de son tarif spécial C.R.C. n° 602, émis le 20 juin 1909, au sujet du bois, des lattes et des bardeaux expédiés des gares de la compagnie dans la Colombie-Britannique à Vancouver et à New-Westminster, de manière à obtenir la réduction du poids minimum de 30,000 livres sur les wagons mesurant moins de 36 pieds de longueur. (Voir l'ordonnance n° 14887.)

2873. Demande présentée par la *Prudential Builders, Limited,* afin de faire rendre une ordonnance qui détermine la diminution qui doit être fixée par la Commission pour le coût de la construction d'un tronçon à Burnaby Lake et qui serait la propriété de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, qui, en vertu de l'ordonnance n° 11814 rendue par la Commission des chemins de fer, construit cette ligne.

Demande refusée.

2874. Demande présentée par la *Prudential Builders', Limited,* pour obtenir une ordonnance à l'effet d'accorder les mêmes taux sur toute la ligne *Vancouver, Vermont & Eastern* à partir de Burnaby-Lake jusqu'à Vancouver, que les expéditeurs de Barnet à Vancouver paient sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Demande refusée.

2875. Demande formulée par la *Prudential Builders', Limited,* pour obtenir une ordonnance qui détermine les allocations sur le poids à partir de Burnaby-Lake jusqu'à Vancouver, de la même manière que dans le cas du tarif en vigueur sur le chemin de fer Pacifique-Canadien ainsi qu'une ordonnance à l'effet d'obliger le *Vancouver, Vermont & Eastern* à se conformer à l'ordonnance de la Commission, n° 13326, en vigueur le 1er mai 1911.

Demande rejetée.

2876. Demande présentée par la *Prudential Invcstment Company, Limited,* pour obtenir une ordonnance à l'effet de déclarer que la compagnie requérante a été l'objet d'une distinction injuste de là part de la Compagnie Vancouver, Vermont et Eastern, ou de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, l'orsqu'elle a construit un tronçon partant de la ligne-mère de la compagnie jusqu'à l'établissement de la compagnie requérante à Vancouver; la construction a été entreprise à la suite de l'ordonnance n° 10988, en éliminant la clause pourvoyant à une diminution du coût de construction et demandant que la Commission fixe la dite diminution au moyen d'une ordonnance. (Dossier 13949.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. (Voir l'ordonnance n° 14783.)

2877. Plainte portée par la cité de New-Westminster contre la Compagnie du chemin de fer Great-Northern et les compagnies subsidiaires, parce que le système d'accommodation des gares de ces compagnies est tout à fait défectueux. (Dossier 12055.)

En suspens à la demande du plaignant et de la cité. On se prépare actuellement à construire une gare.

2878. Plainte portée par la cité de New-Westminster contre la Compagnie du chemin de fer Great-Northern au sujet des changements de voie des wagons sur la rue Front. (Dossier 9437.694.)

Ordonnance rendue à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Great-Northern présente, avant le 2 octobre 1911, des plans indiquant l'échange de ses voies réciproquement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Sapperton, et qu'elle fournisse des relevés des plans à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à la cité de New-Westminster. (Voir l'ordonnance 14875.)

2879. Demande formulée par la cité de New-Westminster à l'effet d'être relevée de l'obligation de payer toute partie du coût de protection du passage à niveau North-Road, et d'obtenir une ordonnance à l'effet de faire retomber sur la compagnie de chemin de fer l'entretien d'un gardien au dit passage à niveau. (Dossier 9437.99.)

Demande rejetée.

2880. Plainte portée par la *Fullerton Lumber and Shingle Company,* au sujet du crédit accordé sur les taux de transport du bois, et la fourniture de wagons lèges.

Demande rejetée, la compagnie de chemin de fer s'engage à accepter de la compagnie demanderesse les obligations d'une compagnie de sûreté.

2881. Demande présentée par la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique pour faire approuver un trottoir descendant la rue Main, traversant la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien et se rendant au nouveau dock de la compagnie à Vancouver, ainsi que l'établissement d'un tronçon allant au dit dock.

Ordonnance rendue à l'effet d'approuver la construction d'un passage à niveau tel qu'indiqué sur les plans.

2882. Demande formulée par la municipalité de Burnaby pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de pourvoir à la construction d'un ponceau de 3 pieds et 6 pouces carrés sous le chemin de fer qui traverse le chemin Cariboo, soit la jonction des chemins Gun et Cariboo. (Dossier 18163.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de construire un second ponceau du côté ouest du chemin Cariboo et devant être complété à la date du 15 octobre 1911. La municipalité devant payer le coût du travail. (Voir l'ordonnance 14995.)

2883. Demande présentée par la Compagnie du chemin de fer *British Columbia Electric* pour obtenir une ordonnance à l'effet de sanctionner la construction d'un passage à niveau traversant les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Twelfth, New-Westminster, C.-B. (Dossier 2030.1.)

Demande retirée.

2884. Plainte portée par J. H. Conral, alléguant un taux excessif exigé pour le transport par la *White Pass & Yukon Route.* (Dossier 10556. Voir le dossier 2030.)

Ordonnance rendue à l'effet de suspendre le tarif C.R.C. n° 15 de *White Pass & Yukon Route* pendant l'audition d'autres témoignages qui doivent être rendus en faveur de la *White Pass & Yukon Route* à la séance de la Commission qui doit avoir lieu en octobre 1911.

Jugement réservé touchant le reste de la demande.

2885. Requête présentée par les habitants de la ville de Whitehorse, T.Y., relative aux taux exorbitants allégués avoir été exigés par la *White Pass & Yukon Route.* (Dossier 20300.1.)

Aucun jugement rendu. La Commission prendra la requête en considération.

2886. Plainte portée par O. H. Partridge relativement aux taux exigés par la *White Pass and Yukon Route.* (Dossier 2030.2.)

Question en suspens pour être de nouveau prise en considération.

2887. Plainte portée par W. C. Pedlar au sujet des taux exigés aux gens de Dawson pour se rendre de Whitehorse à Dawson par eau. (Dossier 18328.)

Aucune décision n'a été prise.

2888. Plainte portée par Taylor et Drury au sujet des taux d'express exigés par la *Wells-Fargo Company.* (Dossier 4214-191.)

Référée à l'officier en chef du tra c de la Commission; qui fera son rapport.

2889. Demande présentée par John Y. Rochester, la *Georgetown Lumber Co.,* la *Union Transfer Co., Westenhaver Bros.,* la *Westholme Lumber Co.* et W. H. Law, de Prince-Rupert, C.-B., pour obtenir une ordonnance, en vertu de l'article 233, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer *Grand Trunk Pacific* de construire un pont sur une partie de l'entrée de la baie Cameron, de manière à laisser une entrée de 45 pieds pour le passage des barges et autres petits vaisseaux qui pourraient passer des-

sous à partir du port de Prince-Rupert jusqu'à la dite baie Cameron. (Dossier 3452.18.)

Ordonnance rendue refusant la demande. (Voir l'ordonnance n° 15730.)

2890. Requête des habitants de Lakelse-Valley ainsi que des prospecteurs et des mineurs sur la rivière Copper, pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer *Grand Trunk Pacific* d'ériger et d'entretenir une station à Ritsumkalum, C.-B., et d'établir une voie d'évitement et une station à l'embouchure de la rivière Copper. (Dossier 18256.)

Ordonnance rendue rejetant la demande.

2891. Requête présentée par les habitants des environs du Kipp, Alta., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'installer une station quart sud-ouest de la section 29, du 9e township, 22e rang, à l'ouest du 4e méridien, Alberta. (Dossier 15200.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement de la station de la compagnie requérante. (Voir l'ordonnance n° 15224.)

2892. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Elko, C.-B., au sujet du refus de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de nommer un agent à cet endroit. (Dossier 16672.)

Demande renvoyée.

2893. Plainte portée par la *Canadian Rate Adjusting Agency*, Lethbridge, de la part de la *North West Jobbing and Commission Co., Limited,* au sujet d'un wagon de pommes gelées en transit de Wenatchee, Wash, à destination de Lethbridge. (Dossier 18135.)

Demande rejetée, la Commission n'ayant pas juridiction.

2894. Plainte portée par la *Canadian Rate Adjusting Agency* au sujet d'une réclamation contre la *Alberta Railway and Irrigation Co.,* portant que des prix exagérés avaient été exigés sur des marchandises expédiées de Calgary à Raymond, et que les tarifs locaux étaient moins élevés que ceux du transport direct. (Dossier 9754·1).

Demande retirée.

2895. Demande portée par les cultivateurs des environs de Stanton, Alta., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'accorder des voies d'évitement suffisantes au transport du grain à cet endroit du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 17522.)

Ordonnance renvoyant la demande.

2896. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Lethbridge, Alta., au sujet des tarifs imposés par les messageries sur le transport des fruits à Lethbridge. (Dossier 4214-186.)

Jugement réservé.

2897. Demande faite par la ville de Calgary, en vertu de l'article 237, à l'effet d'obtenir l'autorisation de construire un passage souterrain traversant la voie ferrée du Pacifique-Canadien à l'endroit où la ligne traverse les terrains réservés pour chemins publics entre les sections 11 et 12 du 24e township, 1er rang, à l'ouest du 5e méridien, sur la ligne de la 15e rue à l'est de Calgary, Alta. (Dossier 11824.)

Réglée par une ordonnance rendue au sujet de la demande n° 18228.

2898. Demande formulée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour obtenir l'autorisation de détourner la route indiquée, entre les section 20 et 29 du 15e township, 10e rang, à l'ouest du 4e méridien, au nord de la rue Bowell, Carlstadt, Alta. (Dossier 13942.)

Ordonnance rendue accordant la demande. (Voir l'ordonnance 14960.)

2899. Au sujet des gardes-feux et des dispositions contenues dans 8-9 Edouard VII, chapitre 32, article 10 et de l'ordonnance de la Commission n° 3245, en date du 4 juillet 1907. (Dossier 4741-12.)

Ordonnance rendue à l'effet de rescinder les paragraphes 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de l'ordonnance n° 3425, du 4 juillet 1907, et enjoignant à toutes les compagnies de che-

min de fer en exploitation dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan de construire avant la date du 1er août de chaque année, de chaque côté de l'emplacement de la voie, à pas moins de 30 pieds de distance du centre, un garde-feu consistant en une bande de terre labourée n'apant pas moins de 16 pieds de largeur. Pour les autres conditions, voir l'ordonnance n° 15995.

2900. Demande formulée par James Connelly, MacLeod, Alta., pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir unetraverse de ferme au quart sud-ouest de la 17e section, du 9e township, 25e rang, à l'ouest du 4e méridien, Alberta. (Dossier 17891.)

Ordonnance rendue à l'effet que la Compagnie du Pacifique-Canadien construise des passages de fermes convenables. Le travail devant être complété pour le 1er mai 1912. (Voir l'ordonnance 15731.)

2901. Demande inscrite par la Chambre de Commerce de Vancouver, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et aux autres compagnies de cesser la perception de prix préférentiels quand il s'agit du grain de l'Alberta expédié à la côte du Pacifique, en comparaison du tarif sur le grain expédié à Port-Arthur et à Fort-William.

Remarque.—Les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, *Canadian Northern* et *Grand Trunk Pacific* seront tenues de respecter la loi touchant les tarifs perçus d'après la distance pour l'expédition du grain et des produits qui en dérivent, et que l'on charge actuellement pour des consignations locales dans la région s'étendant entre le lac Supérieur et les montagnes. (Audition ajournée.) (Dossier 13857.)

Jugement réservé.

2902. Demande inscrite par les *United Farmers* de l'Alberta, en vertu de l'article 322, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de réduire le tarif sur divers objets d'utilité expédiés entre des localités de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, et *vice versa.* (Dossier 14742.)

En suspens, afin d'être réglée en même temps que la demande de la Chambre de Commerce de Vancouver.

2903. Demande inscrite par la *Mountain Lumber Manufacturers' Association,* Calgary, Alta., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fixer un tarif sur le bois expédié de l'intérieur de la Colombie-Britannique à certains endroits de la ligne du *Grand Trunk Pacific,* par voie de Camrose, Alta. (Dossier 17444.)

En suspens, les compagnies de chemin de fer doivent en venir à une entente, autrement la Commission rendra son jugement.

2904. Demande présentée par J. G. Rutherford, directeur général vétérinaire d'Edmonton, Alta., pour faire approuver les règlements relatifs au transport des bestiaux sur pieds dans le Canada. (Dossier 15958.)

Jugement réservé.

2905. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Irvine, Alta., relativement au manque de parcs à bestiaux à cet endroit de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 17295.)

Jugement réservé.

Référée au département de l'exploitation de la Commission, qui fera rapport.

2906. Demande d'autorisation de la part de la Compagnie *Alberta Electric Railway,* pour continuer la construction de toute section de ligne décrite dans la charte. (Dossier 17996.)

Retirée par la compagnie requérante.

2907. Demande présentée par l'*Express Trafic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie représentées à Lethbridge, Alta., pour l'approbation des limites de livraison. (Dossier 4214.101.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport, par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans les limites stipulées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 16043.)

2908. Demande présentée par l'*Express Trafic Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries représentées à Nelson, C.-B., à l'effet de faire approuver les limites de leur livraison. (Dossier 4214·102).

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport, par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans les limites stipulées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15000.)

2909. Demande présentée par l'*Express Trafic Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries, représentées à Rossland, C.-B., pour faire approuver les limites de leur livraison. (Dossier 4214.108.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport, par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans les limites stipulées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15015.)

2910. Demande présentée par la *Dominion Express Co.,* pour faire approuver les limites projetées de sa livraison pour Calgary, Alta. (Dossier 4214.126).

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport, par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans les limites stipulées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15149.)

2911. Demande présentée par la *Dominion Express Co.,* pour faire approuver les limites projetées de sa livraison pour Calgary, Alta. (Dossier 4214.126.)

Ordonnance rendue à l'effet que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport, par les dites compagnies ou leurs agents, dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans les limites stipulées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15083.)

2912. Demande formulée par la *Mountain Lumber Manufacturers' Association,* pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de présenter un tarif conjoint des taux exigés sur le bois et autres produits forestiers à partir de certains points situés sur la ligne de la compagnie appelée Crow's-Nest, y compris Waldo, Baynes et Dorr, jusqu'à certains points situés sur la ligne de la *Alberta Railway and Irrigation Co.,* par voie de Fernie, C.-B., la base de ce tarif ne devant pas dépasser les taux conjoints des compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et *Alberta Railway and Irrigation,* de Cranbrook, C.-B. (Dossier 16177.)

Demande retirée.

2913. Demande formulée par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 159, à l'effet de faire sanctionner et approuver le tracé de sa ligne de chemin de fer à travers les townships 23-24, et le 29ème rang, à l'ouest du 4e méridien, 1, ouest 5ème méridien, et une partie de la cité de Calgary, Alta. Bornes milliaires 255.73 à 261.44. (Dossier 17785.)

Aucune ordonnance nécessaire, vu qu'une ordonnance antérieure règle la question.

2914. Requête formulée par la ville de Hanton, Alta., pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir un passage à niveau à la rue Albert. (Dossier 17785).

De mande refusée; le Pacifique doit entretenir et tenir ouvert et en bon état un passage à 400 pieds au sud de la rue Cross jusqu'à ce que la Commission lui ordonne d'ouvrir un passage à un autre endroit.

2915. Demande formulée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 222, pour obtenir l'autorisation de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement de chemin de fer ou tronçon à partir d'un point de l'embranchement déjà construit à la limite ouest du lot 3, dans le bloc 67 de la subdivision de partie de la section 15, 21-1, à l'ouest du 5ème méridien. (Dossier 14962.)

Jugement réservé. La question est en suspens en attendant la décision de la Cour Suprême dans la cause *re Clover Bar Coal Company.*

2916. Plainte portée par A. Johnson, Edberg, Alta., au sujet du passage à niveau dangereux de l'embranchement du chemin de fer Canadian-Northern nommé Vègreville-Calgary, entre les sections 25 et 26 du 43ème township du 20ème rang, à l'ouest du 4ème médirien. (Dossier 12924.101.)

Aucune décision rendue. La compagnie a déclaré que le passage à niveau avait été débarrassé et mis en bon état.

2917. Demande inscrite par la cité de Calgary pour avoir l'autorisation de construire un passage souterrain à la 4e rue Ouest sous le chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 15556).

Demande renvoyée, avec permission à chacune des parties d'en appeler de nouveau.

2918. Demande inscrite par la cité de Calgary pour avoir l'autorisation de construire un passage souterrain sous la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la 9e Avenue Est, entre la 15e rue Est et la 17e rue Est, et aussi d'élever la dite voie. (Dossier 18228.)

Ordonnance rendue autorisant la construction du passage souterrain. Le coût de la construction, y compris les dommages causés à la propriété, s'il y en a, devant être payés ainsi: 60 pour 100 par la cité de Calgary et 40 pour 100 par la compagnie de chemin de fer. Le travail devant être complété le 1er octobre 1912. (Voir l'ordonnance 15529.)

2919. Requête présentée par les habitants de Carret-Creek, Alta., pour obtenir une voie d'évitement au réservoir de Carret-Creek, sur le Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 15879.)

Demande rejetée. (Voir l'ordonnance 16239.)

2920. Demande inscrite par la cité d'Edmonton, Alta., en vertu de l'article 29, pour obtenir une ordonnance à l'effet de modifier l'ordonnance de la Commission, n° 5598, en date du 12 novembre 1908, en changeant les termes de la dite ordonnance, et, au lieu des termes demi matériel d'enclenchement qui a été ordonné, la ville soit autorisée à substituer des barrières ou portes et d'employer un gardien pendant deux années, en attendant que la construction d'un passage souterrain sous la voie des chemins de fer Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique soit complétée à ces endroits; et que les frais d'installation et d'entretien des dites barrières et de l'emploi du gardien soit répartis selon les décisions de la Commission; la cité demande aussi une ordonnance à l'effet de prolonger le temps de l'installation du matériel d'enclenchement. (Dossier 8636, cause n° 4041.)

Ordonnance rendue à l'effet d'accorder du délai jusqu'au 1er mai 1912, en conformité de l'ordonnance n° 5598 en date du 12 novembre 1908, en attendant le règlement de la demande projetée de passages souterrains aux dits points de traverse. La Compagnie du chemin de fer Canadian Northern devant poster un gardien de nuit aux passages à niveau de la rue First, Namayo et de l'avenue Syndicate, et le salaire devant être payé par le cité d'Edmonton. (Voir l'ordonnance n° 14998.)

2921. Demande présentée par G. H. Furnival, Edmonton, Alta., pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de prendre avec lui des arrangements au sujet des dommages causés à sa propriété, lot 16, Edmonton, par la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer à travers la rue Clark. (Dossier 13372.)

La Commission n'a pas jugé à propos de rendre une ordonnance en la matière. Voir le jugement du commissaire en chef en date du 6 octobre 1911.

2922. Plainte portée par T. L. Brown, Vermillon, Alta., alléguant que les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien n'avaient pas pris les soins voulus de son bétail entre Didsburg, Alta., et Strathcona, Alta. (Dossier 16491.)

Demande renvoyée.

2923. Demande inscrite par la cité d'Edmonton, en vertu de l'article 29, d'amender l'ordonnance n° 12082, afin que les tramways municipaux puissent traverser la ligne du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique au moyen d'un passage souterrain au lieu d'un passage à niveau. (Dossier 15552).

Ordonnance rendue à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique à produire ses raisons pourquoi un passage souterrain ne serait pas construit, le coût de l'entreprise devant être également réparti entre les intéressés à cette construction, 20 pour 100 devant néanmoins être souscrits par le *Railway Grade Crossing Fund,* si toutefois le montant n'excède pas $5,000. (Voir l'ordonnance 5150.)

2924. Demande présentée par la cité de Strathcona, Alta., en vertu de l'article 237, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'obliger le chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage à niveau convenable à la 1re rue Nord, Strathcona, Alta. (Dossier 17123.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer de construire un passage à niveau à la 1re rue Nord, dans la cité de Strathcona, pour la date du 31 octobre 1911, le coût de la construction et de l'entretien sera payé par la ville. (Voir l'ordonnance 14823.)

2925. Plainte portée par le *Local Improvement District* 23 P. 4, au sujet d'un passage à niveau sur l'embranchement Vègreville-Calgary de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, au sud de Camrose, Alta. (Dossier 12924.54.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer d'établir un passage en dessous de la voie sur la ligne du terrain affecté à la route, section 34, du 36ème township, 20ème rang, devant être construit à la date du 30 novembre 1911; la traverse devant avoir un espace libre de 14 pieds de hauteur et 20 pieds de largeur; le coût de l'entreprise devant être payé par la compagnie de chemin de fer. (Voir l'ordonnance 14812.)

2926. Demande inscrite par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour faire approuver le site d'une gare à Stony-Plains, Alta., dans la section 36 du 52ème township, du 28ème rang, à l'ouest du 4ème méridien, et la section 36 du 52ème township, 1er rang, à l'ouest du 5ème méridien, Alta. (Dossier 17370.)

Ordonnance rendue à l'effet d'autoriser le détournement de la rue Fifth Meridian et d'approuver l'emplacement de la station de la compagnie requérante. Celle-ci devra enlever ses voies d'évitement afin qu'elles partent de la ligne-mère à l'est du passage projeté. Le coût du détournement de la rue Fifth Meridian et de l'ouverture de la rue Main sera payé par la ville de Stonp-Plains. (Voir l'ordonnance 15948.)

2927. Plainte portée par la *Central Alberta Stock Growers' Association,* que la ligne du chemin de fer Canadian-Northern n'est pas suffisamment pourvue de garde-feux entre Stettler et Red-Deer, Alta. (Dossier 4741.7.)

Aucune ordonnance rendue, la compagnie de chemin de fer se propose de faire les travaux nécessaires cet automne.

2928. Plainte portée par le département de l'Agriculture, Alberta, de la part des colons établis le long de la voie du chemin de fer Canadian-Northern, dans le district de West-Vermillion, Alta., au sujet du prétendu système défectueux de protection contre les incendies. (Dossier 4741.6.)

Aucune action n'a été prise.

2929. Plainte portée par la *Central Alberta Stock Growers' Association*, que la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Gausby et Castor n'est pas suffisamment pourvue de système de protection contre les incendies. (Dossier 4741.4.)

Demande retirée.

2930. Demande formulée par la cité d'Edmonton, Alta., en vertu de l'article 237, pour obtenir l'autorisation de construire un passage à niveau à travers la voie du chemin de fer Canadian-Northern, dans le but de prolonger et d'ouvrir la rue James, (Dossier 17923.)

Ordonnance rendue accordant la demande. La requérante devra payer le coût de la construction et de l'entretien du dit passage à niveau. (Voir l'ordonnance 14993.)

2931. Demande formulée par la cité d'Edmonton, Alta., en vertu des articles 237 et 238, à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique d'installer et de maintenir une lumière à arc à l'endroit où sa ligne croise la rue First, près de l'avenue Mackay, Edmonton. (Dossier 17924.)

Demande retirée.

2932. Plainte portée par B. C. Gilpin, Gilpin, Alta., en raison de dommages causés à la propriété de plusieurs cultivateurs des environs à la suite d'un incendie allumé par un employé du Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 4741.3.)

Aucune action n'a été prise.

2933. Demande inscrite par la *Pintsch Compressing Co.*, en vertu de l'article 226, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de voir à construire un embranchement convenable sur sa propriété d'Edmonton, Alta. (Dossier 16954.)

Renvoyée au sous-ingénieur de la Commission, qui fera son rapport.

2934. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Kitscoty, Kitscoty, Alta., à l'effet d'obtenir une station et un hangar pour abriter les effets de transport à cet endroit de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern. (Dossier 17267.)

Aucune ordonnance rendue; la compagnie de chemin de fer entreprend de construire une station de troisième classe, qui sera complétée dans cinq semaines de cette date.

2935. Plainte portée par John C. Haddock, Wabamun, Alta., contre le Grand-Tronc-Pacifique, au sujet de dommages qu'a subis sa ferme sur le quart sud-est de la section 53, du 4e township, 5e rang, Alberta. (Dossier 17120.)

La compagnie de chemin de fer consent à construire une traverse de ferme à l'endroit indiqué; sur le rapport de l'inspecteur de la Commission, la compagnie se propose de faire construire les fossés nécessaires dans l'intervalle de trente jours. La Commission n'a aucune juridiction touchant les plaintes en dommages.

2936. Plainte portée par A. R. Hanson, Provost, Alta., en raison du prix exigé pour le transport d'un automobile, etc., expédiés de DesMoines, Iowa, à Provost, Alta. (Dossier 17518.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

2937. Demande présentée par la ville de Vègreville, Alta., pour obtenir l'autorisation de construire et d'entretenir un passage à niveau convenable au delà des lignes du chemin de fer Canadian-Northern à la rue Main, Vègreville, Alta. (Dossier 13952.)

Ordonnance rendue autorisant la ville de Vègreville d'établir, à ses frais et dépens, un passage à niveau pour croiser les voies du cremin de fer Canadian-Northern à la rue Main. Le travail devant être complété le 1er août 1912. (Voir l'ordonnance 16042.)

2938. Demande présentée par le commissaire en chef des terres de la province de la Colombie-Britannique, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'amender les règlements relatifs au fonctionnement des locomotives de chemins de fer de la province de

la Colombie-Britannique pour ce qui a trait aux incendies qu'elles allument dans la saison de sécheresse. (Audition ajournée.) (Dossier 4741.2.)

Jugement réservé. Le gouvernement de la Colombie-Britannique doit fournir à la Commission un brouillon des règlements et certains autres renseignements.

2939. Demande présentée par la Chambre de Commerce de Stettler, Alta., en vertu des articles 252 et 253, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern de construire des tronçons de transfert convenables pour le raccordement de leurs lignes. (Dossier 15800.)

Aucune ordonnance rendue. Permission donnée à la requérante de renouveler la demande si les compagnies de chemins de fer ne pourvoient pas aux besoins du trafic.

2940. Demande présentée par J. J. Denman, Edmonton, Alta., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de lui rembourser la somme de $79.60 pour frais d'aiguillage, le chèque pour le dit montant qu'a émis la compagnie a été fait payable conjointement à la *Clover Bar Coal Co*. et à J. J. Denman, et la *Clover Bar Coal Co.* refuse de l'endosser en faveur du requérant. (Dossier 18120.)

La Commission prétend n'avoir aucune juridiction en cette affaire. Voir jugement du commissaire McLean en date du 4 octobre 1911, et du commissaire en chef en date du 10 octobre 1911.

2941. Demande formulée par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries représentées à Edmonton, Alta., pour faire approuver les limites de la livraison. (Dossier 4214.95.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules dans cette partie de la cité mentionnée dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14987.)

2942. Demande inscrite par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour obtenir une ordonnance à l'effet de rescinder l'ordonnance n° 14211, en date du 14 juillet 1911, et rendue à la demande de la Chambre de Commerce de Camrose, pour une voie de transfert entre les chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien à Camrose, Alta. (Dossier 15664.)

Demande retirée.

2943. Plainte portée par Ole Larson, Wabamun, Alta., au sujet du manque d'accommodation à la station, d'une plate-forme de déchargement et d'un chef de gare à Wabamun, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 18142.)

La question est référée au département de l'exploitation de la Commission, qui l'étudiera et fera rapport.

2944. Plainte portée par Ole Larson, Wabamun, Alta., alléguant du retard dans l'expédition d'un moteur à gazoline par voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien et partant de Penetanguishene. (Dossier 18141.)

Le chemin de fer Grand-Tronc s'engage à effectuer au plus tôt la livraison des effets; aucune autre action n'a été prise.

2945. Plainte portée par Ole Larson, Wabamun, Alta., alléguant encombrement sur les wagons à voyageurs à destination de Wabamun, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 18143.)

La question est référée au département de l'exploitation de la Commission qui fera rapport.

2946. Plainte portée par le département de l'Agriculture, province de l'Alberta, en raison de prix excessifs allégués avoir été exigés par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport de la houille dans la province. (Dossier 18136.)

Jugement réservé. En suspens afin d'être réglé en même temps que la cause des tarifs de l'Est.

2947. Demande inscrite par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour obtenir l'autorisation de construire un embranchement à travers le bloc 4 de la *Hudson Bay Reserve,* Edmonton, traversant les avenues Mackenzie, Peace et Athabaska. (Dossier 18144.)

Ordonnance rendue accordant la demande subordonnément aux conditions posées par l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15280.)

2948. Requête présentée par les cultivateurs des environs de Ribstone, Alta., demandant que le Grand-Tronc-Pacifique soit tenu d'installer des voies d'évitement pouvant fournir l'accommodation à deux élévateurs, et qu'il érige une plate-forme à cet endroit. (Dossier 12578.)

Ordonnance rendue rejetant la demande.

2949. Plainte portée par W. F. Stevens, membre de la Commission concernant le bétail Edmonton, Alta., alléguant négligence de la part du chemin de fer Pacifique-Canadien d'améliorer la cour à bestiaux de Wetaskwin et celle de Camrose. (Dossier 8234.4.)

Jugement réservé.

2930. Demande inscrite par la *Interprovincial Coal Co.,* pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemin de fer de changer les tarifs de transport de la houille de $27 par wagon à 40 cents la tonne à partir de Clover-Bar jusqu'à Strathcona, Alta., ou la Commission peut établir un tarif qu'elle jugera raisonnable. (Dossier 18226).

Ordonnance rendue rejetant la demande.

2951. Demande présentée par la *Saskatchewan Grain Growers' Association,* divison de Earl-Grey, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'augmenter la dimension des plates-formes de chargement à Earl-Grey, Sask. (Dossier 16213.)

Ordonnance rendue àl'effet qe la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soit tenue d'agrandir sa plate-forme de chargement à Earl-Grey de manière à ce que trois wagons, au moins, puissent être chargés à la fois. Le travail devant être terminé le 1er novembre 1911. (Voir l'ordonnance 14965.)

2952. Demande présentée par R. S. Anderson, de Moosejaw, Sask., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir une voie à l'élévateur et une plate-forme de chargement à Passing-Siding, dans la section 8, 16ème township, 24ème rang, à l'ouest du 2ème méridien, Sask. (Dossier 17027.)

Aucune ordonnance nécessaire, le travail ayant été complété le 10 septembre.

2953. Plainte portée par Charles W. Deaver, Viscount, Sask., alléguant que le Grand-Tronc-Pacifique ne veut pas lui accorder un passage à bestiaux sur sa ferme, quart de section nord-ouest 28, township 34, 27ème rang, à l'ouest du second méridien, Sask. (Dossier 14896.)

Ordonnance rendue renvoyant la plainte. (Voir l'ordonnance n° 16208.)

2954. Etude de la question de protection de la traverse à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Morse, Sask. (Dossier 9437.463.)

Ordonnance rendue à l'effet d'autoriser la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, aussitôt la clôture de la dite partie de la section de route, d'ouvrir et de construire à ses dépens un chemin public pour prolonger la rue Main, dans le comté de Morse. L'ordonnance n° 12264, en date du 18 juillet 1910, est annulée. (Voir l'ordonnance 15493.)

2955. Demande formulée par la cité de Saskatoon, Sask., en vertu de l'article 29, pour obtenir une ordonnance à l'effet de permettre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de faire, durant la nuit, l'aiguillage des wagons sur le tronçon projeté jusqu'à l'usine de force motrice à l'ouest de l'avenue B, Saskatoon, Sask. (Dossier 6256, cause n° 2650.)

Ordonnance rendue rejetant la demande. Voir le jugement du commissaire McLean, en date du 5 octobre 1911.

2956. Requête provenant du District des Améliorations Locales 161 *re* pont traversant la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien au-dessus de Fillmer-Creek. (Dossier 16165.)

La cité de Moosejaw devant être ajoutée comme partie et être appelée à contribuer au coût du travail dans le cas où la Commission ordonnerait la construction d'un pont.

2957. Plainte portée par la municipalité de Perdue n° 346 au sujet d'un pont élevé dont le chemin de fer Pacifique-Canadien a projeté la construction à la traverse de la borne milliaire 33.2 à l'ouest d'Askwith, Sask., à la jonction des sections, 22, 23, 26, 27. (Dossier 14955.)

Aucune action n'a été prise.

2958. Demande formulée par le *G. T. P. Branch Lines Co.*, en vertu de l'article 237, pour faire approuver un passage à niveau et un détour de son embranchement de Prince-Albert dans le quart de section sud-ouest 28-33-27 à l'ouest du second méridien, Sask. (Dossier 10795.27.)

Ordonnance rendue accordant la demande. (Voir ordonnance 14990.)

2959. Demande inscrite par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu des articles 227 et 228, pour être autorisée à faire un croisement et une jonction de ses lignes et voies avec le tronçon de la *Manitoba and Saskatchewan Coal Co.*, et de faire raccordement par voie du tronçon avec les houillères de l'ouest Canadien, dans le quart de section sud-ouest de la 19ème section, 2ème township, 6ème rang, à l'ouest du second méridien, près de Bienfait, Sask. (Dossier 17625.)

En suspens pour audition ultérieure. Aucune action prise.

2960. Demande préseneée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237, pour obtenir l'autorisation de construire des tronçons pour messieurs A. Bowerman et Cushing Bros., dans la cité de Saskatoon, Sask. (Dossier 17696.)

Ordonnance rendue à l'effet de rescinder l'ordonnance 14,446 en date du 17 juillet 1911, et d'autoriser la compagnie à construire des tronçons subordonnément à certaines stipulations contenues dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15091.)

2961. Requête présentée par la Chambre de Commerce de Waldheim, Sask., à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enlever les souches et les broussailles de son emplacement à travers Waldheim, en vue de protéger contre l'incendie. (Dossier 4741.14.)

L'avocat du Canadian-Northern a répondu que le travail avait été fait. Aucune ordonnance rendue.

2962. Demande formulée par la Chambre de Commerce de Vancouver pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et autres de cesser les distinctions injustes dans le tarif de transport du grain expédié de l'Alberta à la côte du Pacifique, en comparaison du tarif en vigueur entre Port-Arthur et Fort-William.

(REMARQUE).—Les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique auront à rendre compte en ce qui a trait à la modération dont elles doivent user relativement au tarif milliaire actuellement en vigueur sur le grain et les produits qui en dérivent lorsqu'il s'agit de consignations locales dans le territoire du grain compris entre le lac Supérieur et les montagnes. (Audition ajournée.) (Dossier 13857.)

Les compagnies de chemin de fer devront produire un état et en remettre copie à la Division des Expéditeurs de la Chambre de Commerce de Winnipeg. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern devra inscrire et produire un relevé par écrit de la position de la compagnie. M. Pitblado, C.R., doit donner avis à la

Commission aussitôt qu'il aura reçu les documents écrits des compagnies de chemins de fer afin de décider si, oui ou non, il y aura lieu d'avoir une nouvelle audition.

2963. Plainte portée par la municipalité rurale de Kendersley, Sask., au sujet d'un passaage dangereux à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, entre le quart de section sud-ouest 4, 29ème township, 23ème rang, et le quart de section 33, township 28, du 23ème rang, demandant qu'un passage élevé soit construit. (Dossier 9189.2.)

Ordonnance rendue à l'effet d'autoriser la compagnie de chemin de fer à détourner la voie publique au point en question, et à exproprier pour cela certains terrains. Le travail devant être complété pour la date du 1er septembre 1912. (Voir l'ordonnance n° 16434.)

2964. Plainte portée par le District n° 183 des Améliorations Locales, Saskatchewan, relativement au prétendu système défectueux de garde-bestiaux sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 455.8.)

Aucune ordonnance rendue.

2965. Plainte portée par la ville de Moosomin, Sask., au sujet du service défectueux des trains, donné à cette ville par le chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 17738.)

Aucune action prise.

2966. Plainte portée par Frank E. Adams, Cupar, Sask., au sujet des taux de transport du grain expédié de Saskatoon, en comparaison des taux qu'exige la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien relativement à Fort-William. (Dossier 16254.)

Aucune action prise. En suspens pour étudier la question du grain local de l'Ouest et les taux des produits du grain.

2967. Demande présentée par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie, représentées à Régina, Sask., pour faire approuver les limites de livraison. (Dossier 4214.106.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans telle partie de la cité prévue par la dite ordonnance. (Voir l'ordonnance 14906.)

2968. Demande présentée par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries représentées à Saskatoon, pour obtenir l'approbation des limites de livraison. (Dossier 4214.139.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, et dans telle partie de la cité prévue par la dite ordonnance. (Voir l'ordonnance 14985.)

2969. Demande inscrite par la *Canadian Northern Express Co.,* pour obtenir l'approbation des limites de livraison dans Prince-Albert, en conformité de l'ordonnance de la Commission n° 13357, ainsi qu'il est indiqué en rouge sur la carte qui accompagne la demande. (Dossier 4214.92.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies ou leurs agents dans toutes les rues, avenues, etc., ou peuvent circuler des véhicules dans telle partie de la cité prévue dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14986.)

2970. Demande présentée par la *Dominion Express Company* pour faire approuver les limites projetées de sa livraison à Moosejaw, Sask. (Dossier 4214.73.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies dans toutes les rues, avenues, etc., de telle partie de la cité de Moosejaw décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15001.)

2971. Demande présentée par la *Dominion Express Company* pour faire approuver les limites projetées de sa livraison dans Weyburn, Sask. (Dossier 4214.135.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies dans toutes les rues, avenues, etc., de telle partie de la ville de Weyburn, décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14999.)

2972. Demande présentée par la *Dominion Express Co.,* pour faire approuver les limites projetées de la livraison dans Yorkton, Sask. (Dossier 4214.137.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des effets de transport par les dites compagnies dans toutes les rues, avenues, etc., dans telle partie de la ville décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15538.)

2973. Demande présentée par la *Canadian Express Company* pour faire approuver les limites projetées de sa livraison à Watrons, Sask. (Dossier 4214.123.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des effets de transport par les dites compagnies dans toutes les rues, avenues, etc., dans telle partie de la ville de Watrous décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14984.)

2974. Plainte portée par la *Fiske Grain Growers' Association,* au sujet du retard apporté par le chemin de fer Canadian-Northern à fournir une plate-forme de chargement à Fiske. (Dossier 17330.)

Aucune ordonnance rendue. L'avocat de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern a déclaré que la plate-forme avait été complétée.

2975. Requête faite par les habitants de Silton et des districts environnants situés sur l'embranchement Régina-Bulyea du chemin de fer Pacifique-Canadien pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la compagnie de ce chemin de fer de construire une gare sur l'emplacement de ville de Silton, Sask. (Dossier 18043.)

Aucune ordonnance rendue, l'avocat du chemin de fer Pacifique-Canadien a déclaré que la dite compagnie avait entrepris de construire une station.

2976. Plainte portée par William Lalonde, Marcelin, Sask., contre le chemin de fer Canadian-Northern, pour n'avoir pas fait de clôture le long de son emplacement. (Dossier 17787.)

Aucune ordonnance rendue. L'avocat du Canadian-Northern a déclaré que la clôture avait été terminée.

2977. Plainte portée par J. M. Smith, Wolffton, Sask., alléguant négligence, de la part de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de payer la partie de son emplacement qui se trouve sur sa ferme, dans le quart de section 16, du 25e township, 25e rang, Sask. (Dossier 4087.18.)

Ordonnance rendue à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage à bestiaux à la station 1458, le travail devant être complété à la date du 1er juin 1912. (Voir l'ordonnance 15732.)

2978. Plainte portée par R. C. Kisbey, Esteven, Sask., contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, relativement au paiement de l'emplacement à travers la section 26, du 7e township, 3e rang, à l'ouest du 2e méridien, et à l'ouest de la demi-section 32, du 2e township, 6e rang, à l'ouest du 2e méridien. (Dossier 10799.40.)

Aucune ordonnance rendue. L'avocat du chemin de fer Canadian-Northern a déclaré la question réglée.

2979. Plainte portée par Fred. Karlenzig, *Lemberg Flour Mills,* Lemberg, Sask., touchant les distinctions dans les taux exigés pour la farine expédiée de Lemberg à

Winnipeg et Fort-William, par voie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 15546.)

Aucune action prise. Jugement réservé.

2980. Demande inscrite par *Stockton & Mallinson, Ltd.,* Régina, Sask., demandant la permission de produire devant la Commission des faits concernant le tarif de transport rapide des fruits et légumes en wagons complets, expédiés de Washington et des points de l'Orégon. (Dossier 4214.183.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. (Voir l'ordonnance n° 16345.)

2981. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Régina que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a agi en contravention de l'ordonnance n° 6947, en date du 26 avril 1909, prescrivant qu'à partir des points d'expédition de la Californie jusqu'à Régina, le tarif était de $1.50 par 100 livres pour les oranges expédiées en wag onscomplets ou en wagons complètement chargés d'oranges et de citrons, et de $1.45 par 100 livres pour le chargement complet de citrons à partir des points de Los-Angeles; la compagnie a aboli le tarif de $1.45 sur les citrons expédiés en wagons complets et a exigé $1.60 par 100 livres. (Dossier 5622.)

Jugement réservé. La Commission étudiera la question avec l'aide de la *Interstate Commerce Commission,* afin d'en arriver à une entente commune.

2982. Plainte portée par la Chambre de Commerce de Théodore, Sask., parce que le trottoir de la gare est trop court à cet endroit. (Dossier 18145.)

Entente entre les intéressés.

2983. Demande présentée par la Chambre de Commerce de Weyburn, Sask., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien d'établir une voie de raccordement près de Midale, Sask. (Dossier 16613.)

Aucune ordonnance nécessaire à présent.

2984.—Demande d'autorisation, présentée par le *Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Ry.,* en vertu de l'article 222, pour construire un embranchement sur la rue Lauriston, Saskatoon, Sask. (Dossier 13918.)

Aucune décision prise.

2985. Requête présentée par les habitants de Birds-Hill, Man., et des environs, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'empêcher la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire des voies additionnelles à la carrière de gravier. (Dossier 5680.2.)

Aucune ordonnance rendue, vu qu'aucune demande n'a été inscrite au sujet du tronçon dont on se plaint.

Demande présentée par la cité de Saint-Boniface, Man., pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de construire un passage souterrain à l'avenue Taché, au point d'intersection de la rue LaVerandrye. (Dossier 1413.1.)

Demande retirée, sujette à être réinscrite à volonté.

2987. Demande présentée par la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company,* en vertu de l'article 227, pour faire approuver son croisement avec son embranchement Melville-Régina, l'embranchement Prince-Albert du chemin de fer Canadian-Northern dans le quart sud-est de section 36, du 17e township, 20e rang, à l'ouest du 2e méridien, Régina, Sask. (Dossier 10863.18.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Le travail devant être complété le 15 décembre 1911. La compagnie requérante paie tout le coût de la construction, de l'entretien et du service du système d'enclenchement. (Voir l'ordonnance 15002.)

2988. *Re* la négligence, de lapar t de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de mettre une clôture à son emplacement au sud-est de 2-18-20, à l'ouest du 2e méridien. (Dossier 18325.)

La compagnie de chemin de fer s'engage à faire clôturer pour le 15 juin 1912.

2989. Requête présentée par la municipalité rurale de North-Cypress, Man., pour obtenir une voie de transfert entre les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et celles du Canadian-Northern au garage Munroe et la ville de Carberry, Man. (Dossier 4791.)

Ordonnance rendue refusant la demande d'une voie de transfert au garage Munroe, et obligeant les compagnies de chemins de fer en cause à construire une voie de transfert dans la ville de Carberry. Le travail devant être complété avant la date du 15 juin 1912, et les frais de construction devant être également répartis entre les compagnies de chemins de fer intéressées. (Voir l'ordonnance 15153.)

2990. Demande présentée par la *Continental Oil Company,* de la *Prairie City Oil Company, Limited,* et de la *Winnipeg Oil Company, Limited,* pour obtenir une ordonnance à l'effet de réduire le tarif sur l'huile, la houille, le combustible, le gaz, le pétrole, le carbon la benzine, le benzole, le pétrole résidum, le pétrole brut, l'huile à brûler, le naphthe et la gazoline expédiés de Minnéapolis, Saint-Paul, Minnesota, Transfer, Duluth, Minnesota et Superior, Wis., à Winnipeg, Calgary, Régina, Saskatoon et Edmonton. (Dossier 17693.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. (Voir l'ordonnance n° 15335.)

2991. Demande présentée par la *J. H. Ashdown Hardware Company, Limited,* pour obtenir une revision des règlements du service des wagons au Canada, afin de donner assez de temps pour décharger les barres de fer, l'acier et les longs tuyaux. (Dossier 1700.8.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

Plainte portée par la *Manitoba Free Press Company,* Winnipeg, Man., relativement à la classification des messageries pour les journaux, de Winnipeg à Calgary et Revelstoke. (Dossier 4397.9.)

Ordonnance rendue à l'effet que dans l'item de la page 18, dans la classification des messageries pour le Canada, n° 2, les termes "autres que quotidiens" soient placés après le mot "journaux", et que certains termes, tels que ceux énumérés dans les présentes, soient ajoutés à la dite classification n° 2, etc. (Voir l'ordonnance 16061.)

2993. Résolution adoptée par la Chambre de Commerce de Fort-William, à l'effet que Fort-William soit fait le point de commande de wagons de chemin de fer pour tout le grain de l'Ouest. (Dossier 16923.)

Décision en suspens pour étudier de nouveau la question après que les demandeurs auront rendu compte à la Commission du résultat de leur demande faite au gouvernement.

2994. Etude de la question des connaissements de grain en vrac, soumise par la *Canadian Freight Association* de la part des compagnies de chemins de fer pour l'usage des stations à l'ouest de Port-Arthur, Ont. (Auditaion ajournée.) (Dossier 3678.7.)

Aucune action prise, vu qu'une ordonnance a déjà été rendue. (Voir l'ordonnance 14591.)

2995. Demande présentée par la Chambre de Commerce de Saint-Boniface, Man., à l'effet d'agrandir les limites de livraison des messageries et des dépêches télégraphiques. (Dossier 4214.159.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies dans toutes les rues, avenues, etc., de telle partie de la cité de Saint-Boniface décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15024.)

2996. Demande présentée par l'*Express Trawc Association of Canada,* de la part des compagnies de messagerie représentées à Winnipeg, Man., pour faire approuver les limites de livraison. (Dossier 4214.145.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites com-

pagnies dans toutes les rues, avenues, etc., dans telle partie de la cité de Winnipeg décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 15006.)

2997. Demande présentée par la compagnie dite: *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.,* en vertu de l'article 227, pour obtenir l'autorisation de construire un passage à niveau pour croiser les lignes et rails de l'embranchement Moosejaw-Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien avec les voies et rails de son embranchement Biggar-Calgary à Druid, section 6, township 33, 20e rang à l'ouest du 3e méridien, Sask. (Dossier 15832.3.)

Aucune action prise, l'ordonnance ayant été rendue. (Voir l'ordonnance 14527.)

2998. Demande présentée par la cité de Saint-Boniface, Man., en vertu de la loi des chemins de fer, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enlever le reste ds rails qu'elle a laissés sur le long et à travers la rue Marion, dans la cité de Sanit-Boniface, et telle autre ordonnance qui semblera juste et raisonnable dans les circonstances. (Dossier 16027.)

Demande retirée.

2999. Plainte portée par R. Warren, Isabelle, Man., relativement à la négligence apportée par le chemin de fer Canadian-Northern à clôturer son emplacement de l'embranchement Hallboro à travers sa ferme dans la moitié nord de la section 7, township 15 du 25e rang, à l'ouest du 1er méridien, Manitoba. (Dossier 8318.66.)

Aucune ordonnance rendue. L'avocat a déclaré que le travail avait été complété le 26 août 1911.

3000. Requête présentée par les habitants de McCreary, Manitoba, alléguant un service de trains défectueux sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, entre McCreary-Junction et Dauphin, Manitoba. (Dossier 17755.)

L'avocat a déclaré que le service des trains avait été réorganisé et qu'il produirait l'horaire du service.

3001. Requête présentée par les habitants de McCreary, Manitoba, alléguant un service de transport de marchandises défectueux à ce point de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern. (Dossier 17756.)

Aucune ordonnance rendue. L'avocat a déclaré qu'une station de troisième classe serait érigée et complétée pour la fin d'octobre 1911.

3002. Plainte portée par les habitants des environs de Cardale, Manitoba, en vue d'obtenir à cet endroit de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern qu'une gare soit construite et un chef de gare nommé. (Dossier 18007.)

Aucune ordonnance rendue quant à la nomination d'un chef de gare permanent. La compagnie de chemin de fer a déclaré qu'un agent pour le grain avait été nommé à cette station pour la saison du grain.

3003. Etude de la question de l'établissement d'un système de protection par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à l'endroit où sa ligne principale croise la rue Main, Winnipeg, à l'extrémité nord du pont Norwood (Marion). (Dossier 9437.615.)

Les compagnies promettent de se conformer aux recommandations du rapport du fonctionnaire de la Commission, en date du 27 juillet, et des barrières ont été commandées. Le jugement au sujet de la répartition du coût a été réservé.

3004. Demande présentée par l'*Express Trawc Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries représentées à Portage-la-Prairie, Manitoba, pour faire approuver les limites de livraison. (Dossier 4214.105.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des objets de transport par les dites compagnies dans toutes les rues, avenues, etc., de telle partie de la cité de Portage-la-Prairie décrite dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 14882.)

3005. Demande présentée par l'*Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries représentées à Selkirk, Manitoba, pour approbation des limites de livraison. (Dossier 4214.140.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de messagerie doivent inclure la collection et la livraison des effets de transport par la compagnie ou ses agents dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules dans telle partie de la ville de Selkirk spécifiée dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 14983.)

3006. Demande présentée par l'*Express Trawc Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries représentées à Brandon, Manitoba, pour approbation des limites de livraison. (Dossier 4214.94.)

Ordonnance rendue à l'effet de fixer que les taux des compagnies de mesagerie doivent inclure la collection et la livraison des effets de transport par la compagnie ou ses agents dans toutes les rues, avenues, etc., où peuvent circuler des véhicules, dans telle partie de la cité de Brandon spécifiée dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 14881.)

3007. Demande présentée par la *John Stevens Co.,* de Winnipeg, Manitoba, pour l'addition de pompes, d'évier de bouilloires, de poêles et d'étoupe de plombiers à la liste "Outillage des Plombiers" de la classification canadienne de la 5e classe en wagons complets. De plus, que les tarifs sur les wagons chargés de bains, de poterie ou de bassins de water-closets soient réduits de la 4e à la 5e classe. (Dossier 18005.)

Jugement réservé.

3008. Plainte portée par le *Freight Claims Bureau,* Winnipeg, Man., au sujet des chemin de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien à Winnipeg, les référant à Montréal pour leurs réclamations. (Dossier 17725.).

Ordonnance rendue renvoyant la demande. (Voir l'ordonnance 15141.)

3009. Plainte portée par les habitants des environs de Tilston, Manitoba, en raison du service défectueux des trains fourni par le chemin de fer Pacifique-Canadien avec demande que la Commission fasse des efforts pour obtenir un agent de station à cet endroit. (Dossier 17293.)

Aucune action nécessaire. La compagnie s'est conformée aux recommandations contenues dans le rapport de l'inspecteur.

3010. Plainte portée par la municipalité de Brokenhead, au sujet de la station du chemin de fer Pacifique-Canadien à Lydiatt, Manitoba, sur la moitié sud de la section 17 du 12e township, 8e rang est. (Dossier 17372.)

Aucune action nécessaire. La compagnie a déclaré qu'elle n'avait pas l'intention de fermer la route.

3011. Etude au sujet des formules de contrat pour transport de bestiaux sur pieds soumises par les compagnies de chemins de fer et sujettes à la juridiction de la Commission. (Dossier 16749.)

Ajournée pour cause d'étude.

3012. Plainte portée par la cité de Winnipeg, relativement à l'état dangereux du passage à niveau qui traverse la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'avenue Higgins (Fonesca), Winnipeg. (Dossier 9437·691.)

Référée à l'inspecteur de la Commission, qui fera rapport.

3013. Demande présentée par la municipalité de Shellmouth, Manitoba, pour obtenir une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de fournir un emplacement de route entre la section 6, du 22e township, 28e rang, à l'ouest du 1er méridien, et la section 1re, du 22e township, 29e rang, à l'ouest du 5e méridien, sur le chemin de fer Canadian-Northern. (Dossier 18191.)

Aucune ordonnance rendue.

L'avocat du chemin de fer Canadian-Northern a déclaré que le travail était commencé et serait complété le 16 septembre.

3014. Demande par le Pacifique-Canadien pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du Canadian-Northern d'installer un appareil d'enclenchement au croisement de sa voie avec le Canadian-Northern à Saint-Boniface. (Dossier 133.)

La Commission ordonne que des plans de cet appareil soient déposés avant le 15 octobre 1911. La question de la proportion des dépenses sera ultérieurement considérée.

3015. Plainte par l'Association des Laitiers du Manitoba contre les compagnies de messageries de l'ouest du Canada du fait que ces dernières n'ont pas diminué leur tarif sur le transport de la crème douce tel qu'ordonné par un jugement de la Commission. (Dossier 4214.55.)

Ordonnance rendue suivant le jugement du commissaire en chef adjoint, le 19 juillet 1911. (Voir ordonnance n° 14594.)

3016. Plainte par la ville d'Emerson, Manitoba, alléguant que les travaux sur tréteaux du Canadian-Northern sur la rue Main sont trop bas. (Dossier 18233.)

Cette plainte est retirée.

3017. Plainte de la part de Mutchenbacker Bros., de Mafeking, Man., alléguant surtaxe sur une consignation de bois de service de Mafeking, Man., à Fleming, Sask., par le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern. (Dossier 18179.)

Laissée en suspens afin de permettre aux parties d'en venir à une entente. S'il n'y a pas d'entente, la Commission entendra les témoins offerts par les parties.

3018. Demande par l'Association Canadienne de Transport pour l'approbation d'un projet de tarif local de fret pour l'usage des wagons réfrigérateurs qui sont chargés avec des marchandises périssables à l'ouest et y compris Port-Arthur sur les voies ferrées du ressort de la Commission. (Dossier 18234.)

Ordonnance renvoyant la demande. (Voir ordonnance 15473.)

3019. Demande par la Compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* en vertu de l'article 237, de pouvoir traverser le chemin de la Pointe-Anne entre les lots 20 et 21, concession de la Pointe-Anne, township de Thurlow, avec une voie d'évitement. (Dossir 3878.452.)

Ordonnance accordant la demande.

3020. Dmande par la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu des articles 22 et 237, de pouvoir construire une voie d'évitement avec douze entrées à partir d'un point à l'est de la rue Queen, Acton, et sur les terrains de la *Acton Tanning Co.,* et Beardmore et Cie. (Dossier 18225.)

Ordonnance accordant la requête.

3021. Demande par la municipalité de la cité de Guelph, Ont., de pouvoir construire un tunnel pour les piétons sous la voie du Grand-Tronc à mi-chemin entre les rues Wilson et Norfolk, dans la cité de Guelph, le tunnel devant avoir huit pieds de largeur et huit pieds de hauteur. (Dossier 17586.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire un tunnel pour les piétons sous sa voie entre les rues William et Norfolk, à Guelph. Les travaux seront faits par la compagnie, mais le coût en sera payé par la cité. Toute réclamation faite par les propriétaires de terrains y aboutissant ou autres contre la compagnie à raison de la construction du tunnel de la rue Gordon sera soumise à des arbitres, ainsi que dit dans l'ordonnance. (Voir ordonnance 15450.)

3022. Demande par le bureau de *The Ontario Provincial Winter Fair, Toronto,* en vertu de l'article 256, de construire un tunnel sous les voies du Grand-Tronc à Guelph, Ont. (Dossier 9248, cause 4433.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire un tunnel pour les piétons tout près de l'extrémité est du tunnel principal sur la rue Huskisson. Les plans en détail devront être soumis à la cité de Guelph par un ingénieur de la Commission afin d'avoir son approbation. Le coût du tunnel sera payé par la cité de Guelph. Toute dispute au sujet de cette construction sera référée à la Commission. (Voir ordonnance n° 14883.)

3023. Demande par le bureau de *The Ontario Provincial Winter Fair, Toronto,* en vertu de l'article 256, pour lui permettre la construction d'un tunnel sous la voie du Grand-Tronc, à Guelph. (Dossier 17992.)

Ordonnance autorisant la construction du tunnel, qui devra être terminé le 1er décembre 1911. Le coût de la construction devra être supporté par la *Ontario Provincial Fair.* (Voir ordonnance 14878.)

3024. Plainte par H. J. Dennison, de Barry's-Bay, Ont., alléguant qu'une gare avec les traverses à Aylen-Lake ont été enlevées, et demandant une halte à Opeongo-Forks, sur la voie du Grand-Tronc. (Dossier 4497.)

Pas d'ordonnance; mais les trains devront arrêter les mercredis de chaque semaine s'il y a un signal.

3025. Demande par la cité de Sherbrooke, en vertu de l'article 250, pour l'autoriser à construire des canaux d'égout et des tuyaux à eau sous la voie du Grand-Tronc dans le quartier sud de la cité de Sherbrooke. (Dossier 17539.)

Demande retirée.

3026. Demande de la cité de Sherbrooke, en vertu de l'article 250, pour l'autoriser à placer des tuyaux à eau et des canaux d'égout dans le quartier sud de la cité de Sherbrooke, sous la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 17538.)

3027. Demande par la cité de Sherbrooke, en vertu de l'article 250, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de lui permettre de poser des tuyaux à eau sous sa voie dans le quartier sud de la cité de Sherbrooke, la compagnie *Sherbrooke Real Estate* étant propriétaire du terrain de chaque côté de la voie. (Dossier 18156.)

Demande retirée.

3028. Demande par la cité de Sherbrooke, en vertu de l'article 250, pour l'autoriser à poser des tuyaux à eau sous la voie du Grand-Tronc dans le quartier sud, cité de Sherbrooke. (Dossier 18104.)

Demande retirée.

3029. Demande par la Compagnie du chemin de fer *Algoma Central et Hudson Bay,* pour approbation d'une traverse sur la voie du Pacifique-Canadien à Hobon. (Dossier 14893.1.)

Ordonnance accordant la demande.

3030. Demande par la Compagnie du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western,* en vertu de l'article 159, pour une ordonnance approuvant le tracé de sa ligne de Cobourg à Glen-Tay à partir du mille 0 jusqu'à la frontière ouest allouée au chemin entre les lots 9 et 10, concession 1, township de Thurlow, à travers le dit township dans la direction de l'ouest, à travers la cité de Belleville au mille 2.3. (Dossier 3701.2.)

Ordonnance approuvant le tracé de la ligne de la compagnie requérante jusqu'au mille 2.3. (Voir ordonnance n° 15289.)

3032. Demande par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à déplacer le chemin privé pour C. H. et B. Billings, lot 18, township of Gloucester. (Dossier 3878.459.)

Requête refusée.

3033. Demande par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, pour l'autoriser à faire une traverse temporaire pour des fins de construction jusqu'au 31 juillet 1912 seulement, sur les voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien près d'Ottawa. (Dossier 3878.244.)

Ordonnance accordant la requête.

3034. Demande par le chemin de fer Canadian-Northern-Québec, en vertu des articles 178, 284 et 317, pour l'autoriser à prendre certaines parties du lot 105, sur le côté nord de la rue Marlborough, et le lot 107, sur le côté sud-est de la rue Stadacona, dans le quartier Hochelaga, dans la cité de Montréal, dans le but d'agrandir ses cours et d'augmenter ses facilités de transport, et dans le but de construire et entretenir les travaux approuvés par la Commission par l'ordonnance n° 12840. (Dossier 15001.1.)

Ordonnance permettant au Canadian-Northern-Québec de prendre ces terrains pour son chemin de fer. (Voir ordonnance 14979.)

3035. Requête par les commerçants de charbon de Prescott, Ont., demandant une réduction sur les prix demandés par le Pacifique-Canadien pour le déplacement du charbon dans les cours de la compagnie à Prescott. (Dossier 17860.)

Ordonnance obligeant le Pacifique à reprendre, dès le 23 décembre 1911, le tarif apparaissant dans ses livres C.R.C.E. 1234, mis en vigueur le 1er septembre 1908, de quinze centins par tonne minimum de $3 par wagon et pour le service de changement de voie dans ses cours à Prescott, les wagons contenant du charbon et du coke reçus des compagnies N.Y.C.| et H.R.R. (Voir l'ordonnance 15472.)

3036. Plainte par Robert Cox et Cie, Montréal, relativement aux taux d'exportation du bois de service, par le Pacifique-Canadien, des endroits plus éloignés que Nominingue, Qué. (Dossier 17622.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de réduire son tarif d'exportation du bois de service à cinq cents par 100 livres de Loranger, Hébert et Campeau, et à six cents de Routhier et Mont-Laurier; la compagnie devra produire un tarif qui deviendra en vigueur avant le 18 octobre 1911. (Voir ordonnance 14964.)

3037. La Commission étudie le projet d'établir des règles uniformes pour l'épreuve des employés de chemins de fer sous le rapport de la vue et de l'ouïe. (Dossier 1750, partie 5.)

Jugement réservé.

3038. Prise en considération des moyens de protéger le public à la traverse du Grand-Tronc à la rue Edouard, à un quart de mille à l'est de la gare de Prescott. (Dossier 9437.681.)

Ordonnance enjoignant la pose d'une cloche électrique pour la protection du public. Vingt pour cent des frais d'installation seront payés à même le fonds des traverses de chemins de fer; la balance par la compagnie. La vitesse des trains à cette traverse, à part sur la ligne principale, ne devra pas dépasser dix milles à l'heure. (Voir ordonnance 15806.)

3039. Demande par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 167, d'approuver le nouveau tracé du chemin de fer *Ontario & Rainy Lake,* à travers le lac La-Pluie, Ont. (Dossier 13979.1.)

Ordonnance approuvant le changement de tracé, sujet aux conditions y énoncées pour l'érection des piles, la construction du pont, l'établissement d'une ouverture à Rocky-Inlet, pour le passage des bateaux et des billots. (Voir ordonnance 15005.)

3040. Prise en considération de l'établissement d'un système combiné de signaux sur tous les principaux points de la voie du Pacifique-Canadien dans les limites de Calgary. (Dossier 18263.)

Rayée du rôle.

3041. Demande par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, l'autorisant à traverser la voie du Pacifique-Canadien près de la jonction Chaudière, avec signal à main, jusqu'au 31 juillet 1912, pour fins de construction seulement. (Dossier 3878.252.)

Ordonnance prolongeant le délai jusqu'au 1er janvier 1912.

3042. Demande par la Compagnie de tramways électriques d'Oshawa, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance qui mettrait de côté et rescindrait l'ordonnance n° 14508, en date du 8 août 1911, et qui permettrait à la Compagnie du chemin de fer Toronto-Eastern de construire ses voies à travers celles de la requérante à la rue Simcoe, Oshawa, Ont. (Dossier 15881.33.)

L'audition est ajournée.

Ordonnance amendant l'ordonnance n° 14508, de façon que la compagnie de chemin de fer, avant de commencer ses opérations, produise ses moyens de traverser la voie et de protéger le public. (Voir ordonnance 14973.)

3043. Demande par la compagnie de tramways électriques Oshawa, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance qui mettrait de côté et rescindrait l'ordonnance 14509, en date du 8 août 1911, et qui permettrait à la Compagnie du chemin de fer Toronto-Eastern de faire traverser sa voie sur la voie de service de la compagnie électrique à la manufacture de voitures, dans la ville d'Oshawa, Ont. (Dossier 15881.34.)

Audition ajournée.

Ordonnance amendant l'ordonnance 14509, en abolissant la disposition qui obligeait la compagnie d'arrêter complètement ses wagons et ses trains, et déclarant que s'il y a lieu, la manière de traverser la voie et de garantir le public soit réservée et référée de nouveau à la Commission avant le commencement des opérations. (Voir ordonnance n° 14872.)

3044. Demande par le chemin de fer *Kootenay & Alberta,* en vertu de l'article 178, pour l'autoriser à s'emparer de certains terrains sur le côté sud de la ligne principale du Pacifique-Canadien à un point de la section 3-7-30 O., 4e M., Alberta. (Dossier 16687.7.)

Ordonnance accordant la demande.

3045. Demande par la Compagnie des chars urbains de Montréal, pour l'approbation de l'arrangement pour s'amalgamer avec les compagnies *Montreal Terminal* et *Montreal Park and Island.* (Dossier 18384.)

Ordonnance refusant la requête. (Voir ordonnance 15004.)

3046. Demande par la ville de Tilbury, Ont., pour que la Compagnie Michigan-Central soit obligée de placer des barrières à sa traverse de la Queen, et d'y enlever la cloche électrique pour la placer aux limites est de la ville. (Dossier 9437. Clause n° 4610.)

Ordonnance enjoignant la protection de la traverse de la rue Queen par des barrières qui seront placées par la compagnie d'ici au 11 janvier 1912. Ces barrières devront fonctionner jour et nuit. Les frais d'entretien seront payés par la compagnie. La cloche électrique de la rue Queen sera transportée à la rue Tilbur. La ville de Tilbur paiera 20 pour 100 des frais de déplacement de la cloche, mais pas au delà de $100. L'ordonnance 15101 est rescindée. Voir ordonnance 15201.

3047. Demande par la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire un embranchement dans la cité de Brantford allant à l'ouest et au sud-ouest à travers le district Holmedale, traversant le canal hydraulique et la Grande-Rivière à l'embranchement du Grand-Tronc appelé *Brantford and Tilsonburg,* et à traverser les rues suivantes:—

Le chemin Paris (sous traverse).
Rue innommée (non ouverte).
Rue Bush-Hill (non ouverte).
Rue Oakly-Park (non ouverte).
Avenue Dufferin (non ouverte).
Rue Chestnut (non ouverte).
Rue Burwell (non ouverte).
Rue Wilkes (non ouverte).
Rue Albert (non ouverte).
Rue Holme (non ouverte).
Rue Charles (non ouverte).
Rue Marion (non ouverte).
Rue West-Mill.
Rue Senaca (non ouverte).
Chemin Burford.
Chemin Mount-Pleasant (à être déplacé).

(Dossier 15487.)

Ordonnance approuvant le tracé et autorisant la construction de l'embranchement. Le projet des conventions sera réglé entre les parties. Au cas de désaccord, la Commission adjugera.

3048. Demande par la Compagnie du Grand-Tronc pour autoriser son embranchement de Holmedale, Brantford, Ont., à traverser les chemins suivants:—

Le chemin Paris, traverse par un tunnel et le tramway électrique Grand-Valley.
Rue Oakly-Park.
Avenue Dufferin.
Rue Holme.
Rue West-Mill.
Boulevard Park-Drive.
Chemin Mount-Pleasant (township de Brantford).
Chemin Burford.

Ordonnance accordant la requête aux termes et conditions mentionnés dans l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 16097.)

3049. Demande de la Compagnie du chemin de fer T. H. et B., en vertu des articles 235, 236 et 237, pour l'autoriser à traverser à niveau la rue Newport, Brantford, Ont., tout près de la gare et des hangars à fret, avec des prolongements marqués: Team track "A", "B", "C", "D". (Dossier 17991.)

Ordonnance autorisant la compagnie de chemin de fer T. H. et B. à traverser à niveau la rue Newport. (Voir ordonnance 15866.)

3050. Demande par la cité de Hamilton, Ont., en vertu de l'article 250, pour l'autoriser à poser un égout sous la voie et la table tournante du chemin de fer Toronto, Hamilton à Burlington, dans Hamilton, Ont. (Dossier 17807.)

NOTE.—La Commission réglera les termes de l'arrangement en vertu de l'ordonnance rendue en cette affaires.

Ordonnance accordant la demande. Voir l'ordonnance accordant cette demande. (Voir ordonnance 15240.)

3051. Mise à l'étude du projet de la protection du public à la traverse du Grand-Tronc à l'est de Grimsy-Beach, Ont. (Dossier 9437.709.)

Ordonnance mettant en cause le chemin *H. G. & B. Electric.* Réduire la vitesse et discontinuer le gardien dans l'intervalle.

3053. Demande par la cité de Hamilton, pour l'approbation d'un plan de tunnel sous la ligne principale du Grand-Tronc, à un endroit où l'extension projetée de l'avenue Birch allant au nord rencontrera la ligne principale de cette compagnie près de Sherman's-Inlet, Hamilton, Ont. (Dossier 17346.)

Ordonnance approuvant les plans déposés par le Grand-Tronc.

3053. Demande par la cité de Hamilton, pour l'approbation d'un plan du tunnel sous la voie du Grand-Tronc (Div. N. & N. O.) à un endroit où l'extension projetée de l'avenue Birch au nord rencontrera la voie du Grand-Tronc près de Sherman's Inlet, Hamilton, Ont. (Dossier 17345.)

Ordonnance autorisant la cité de Hamilton à construire le tunnel demandé avec une hauteur d'au moins 15 pieds au-dessus de la voie du Grand-Tronc. Le niveau du chemin de fer sera élevé d'à peu près un pied, afin de doner de l'espace suffisant pour l'extension au nord de l'avenue Berkeley, le coût du changement dans le niveau de la ligne, pourvu qu'il ne dépasse pas $1,000, sera payé par la cité de Hamilton. (Voir ordonnance n° 16653.)

3054. Demande par la cité de Hamilton, pour une ordonnance approuvant les plans d'un tunnel à être construit sous la voie du tronçon nord de la ligne T. H. & B., à cet endroit où l'extension projetée au nord de l'avenue Birch rencontrera le dit tronçon près de Sherman's-Inlet, Hamilton, Ont. (Dossier 16748.7.)

Ordonnance autorisant la construction de ce tunnel aux dépens de la cité de Hamilton. (Voir ordonnance 15090.)

3055. Demande par la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 257, pour une ordonnance approuvant les plans d'un pont élevé au-dessus de la rue James, Hamilton, Ont., et la voie de la Compagnie des tramways de Hamilton, à travers son chemin. (Dossier 17244.)

Ordonnance permettant l'érection d'un pont à haut niveau au-dessus de la rue Jane, et autorisant la compagnie à reconstruire l'ancien pont. (Voir ordonnance 15247.)

3056. Demande par la cité de Hamilton pour l'approbation des plans de la construction d'un chemin public à partir du terminus nord de l'avenue Birch, allant au nord à la rue Gilkinson, et pour une ordonnance recommandant cette construction, et pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie de tramways électriques *Hamilton Radial* à poser des rails sur le nouveau chemin partant du coin de la rue Barton et de l'avenue Birch et allant à la rue Gilkinson, Hamilton, Ont. Dossier 17347.)

Ordonnance autorisant l'extension de la traverse de l'avenue Birch avec la ligne de la compagnie. Frais à être payés par la cité de Hamilton. Ordre est aussi donné à la cité de Hamilton de mettre au même niveau que le présent tracé de la compagnie les Parties de Sherman-Inlet qui seront occupées par la nouvelle voie de la compagnie. (Pour détails voir ordonnance 15241.)

3057. Requête de madame Florence Baugh, pour une ordonnance enjoignant au chemin de fer Grand-Valley de clôturer sa ligne sur le lot 9, concession 3, à Dumfries-sud, Ont. (Dossier 9994.13.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie Grand-Valley d'ériger d'ici au 11 novembre 1911 une clôture convenable sur la propriété de la requérante et de l'entretenir, sinon elle sera sujette à une pénalité de dix dollars pour chaque jour de retard. (Voir ordonnance 15081.)

3058. Demande par le chemin de fer T. H. & B., en vertu des articles 221, 222, 223, 235, 176 et 227, pour l'autoriser à construire une voie spéciale dans la cité de Hamilton, Ont., à partir de la partie est de sa ligne de ceinture sur le lot 5, con. 1, township de Barton, et allant vers le nord-est à travers les terres de Ada M. Gage et de la *Industrial Development Co., Lim.*; à travers les rues Ottawa et Homer, et les voies ferrées du Grand-Tronc et du tramway électrique *Hamilton Radial*; de là à travers le terrain de la *Industrial Development Co., Lim.*, jusqu'à celui de Lorilla C. Gage et de la *Graselli Chemical Co.*; aussi pour exproprier un lopin de terrain appartenant au Grand-Tronc à l'ouest de la rue Ottawa sur le lot 5, con. 1, township de Barton; et de se raccorder avec le Grand-Tronc par une voie d'évitement. (Dossier 18312.)

Ordonnance accordant la requête. Les travaux devront être terminés le ou avant le 1er décembre 1911. (Voir les ordonnances 15294 et 15046 à ce sujet.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire avant le 17 mai 1912, l'embranchement demandé aux conditions mentionnées dans l'ordonnance. (Voir ordonnance 16347.)

3059. Demande par la *Clifton Sand, Gravel & Construction Co.*, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de faire un embranchement à travers le township de Stanford, pour relier sa ligne principale avec la propriété de la requérante.

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire avant le 17 mai 1912 un embranchement reliant sa ligne principale avec la propriété de la requérante. (Voir ordonnance n° 16347.)

3060. Plainte par le Bureau d'Hygiène, de Hamilton, Ont., du mauvais état de la gare, rue Stuart, appartenant au Grand-Tronc. (Dossier 18260.)

Plainte retirée.

3061. Demande par la cité de Hamilton, Ont., pour empêcher le Grand-Tronc de faire le garage de ses wagons sur l'avenue Ferguson, Hamilton, Ont. (Dossier 18292.)

La question est suspendue pendant un mois. Le Grand-Tronc doit fournir des plans qui feront cesser la nuisance dont on se plaint.

3062. Demande par la *Clifton Sand, Gravel & Construction Co.*, pour une ordonnance enjoignant au chemin de fer Michigan-Central de revenir à l'ancien tarif pour la traction du sable et du gravier entre Stamford, Ont., et les différentes sablières environnantes jusqu'aux différents endroits où l'on avait l'habitude de le transporter. (Dossier 18265.)

Jugement suspendu.

3063. Demande par la cité de Hamilton, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à continuer l'avenue Cumberland à travers les embranchements du chemin de fer T. H. & B. (Dossier 18290.)

Ordonnance permettant l'ouverture de la rue aux dépens de la cité, en se conformant aux règlements ordinaires de la Commission.

3064. Demande du chemin de fer T. H. & B., pour l'autoriser à construire une voie à partir de l'embranchement Westinghouse à travers la rue Linden, jusqu'au terrain de H. . Farr, à Hamilton. (Dossier 18361.)

Ordonnance accordant la demande.

3065. Demande par le chemin de fer T. H. & B., en vertu des articles 221, 222 et 223, pour l'autoriser à construire à Hamilton un embranchement d'un endroit à peu de distance à l'ouest de l'avenue Sherman, au nord de l'embranchement Westinghouse, et continuer dans la direction de l'est à travers l'avenue Sherman, et le long du côté nord de la rue Princess, aussi en vertu des articles 45 et 237, de pouvoir traverser l'avenue Sherman, et le long du côté nord de la rue Princess, jusqu'aux terrains de la *Frost Wire Fence Co.* et la *Banwell-Hoxie Wire Fence Co.* (Dossier 17562.)

Ordonnance accordant la demande. Les travaux doivent être terminés avant le 11 avril 1912. (Voir ordonnance 15238.)

3066. Demande par le chemin de fer T. H. & B., en vertu des articles 221, 222 et 223, pour l'autoriser à construire à Hamilton un embranchement à partir d'un endroit près de Sheman-Inlet et une courte distance à l'ouest de l'avenue Sherman, au nord et allant à l'est jusqu'aux terrain de la *Canada Steel Co.*, pour se rendre au terrain de E. C. Atkins et Cie. (Dossier 16460.)

Ordonnance accordant la requête. Les travaux doivent être terminés le 11 avril 1912. (Voir ordonnance 15086.)

3067. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire des voies d'évitement, à commencer au sud de la rue Jex, Brantford, Ont., pour continuer dans une direction nord-ouest à travers les rues Jex, Newport et Oneida jusqu'aux terrains de la *Waterous Engine Works Co.* (Dossier 18425.) ordonnance 15862.)

Ordonnance autorisant l'embranchement et rescindant l'ordonnance 15255. (Voir ordonnance 15862).

3068. Demande par le chemin de fer P. H. et B., pour l'autoriser à construire des embranchements à Hamilton jusqu'aux terrains de la *Standard Underground Cable* et ceux de *E. C. Atkins & Co.* (Dossier 18348.)

Ordonnance accordant la demande.

3069. Demande par la ville de Goderich, Ont., en vertu de l'article 228, pour une ordonnance enjoignant aux Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de se raccorder à ou près de Goderich-Harbour, Ont. (Dossier 8007, cause 3613.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire, avant le 15 juin 1912, une voie d'échange avec les voies employées par le Grand-Tronc dans la ville de Goderich, et de payer les frais de construction et d'entretien de cette voie d'échange. (Voir ordonnance 15777.)

3070. Demande par la ville de Berlin, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ouvrir la rue Tuerk à travers sa ligne. (Dossier 4714.)

Ordonnance disant que la ville pourra ouvrir cette rue à ses propres frais.

3071. Demande par Edouard et Benjamin Baxter, du township de Bertie, Ont., en vertu des articles 222 et 226, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire, maintenir et exploiter un embranchement sur le lot 10, con. 7, jusqu'à la carrière des requérants sur le lot 4, con. 8, township de Bertie, Ont. (Dossier 15113.) n° 15282.)

Ordonnance autorisant la construction d'une voie d'évitement à partir de la jonction Niagara jusqu'à un endroit sur le lot 10. (Pour les conditions voir l'ordonnance n° 15282).

3072. Demande par le Grand-Tronc pour l'approbation des plans indiquant la construction d'un pont au détournement du chemin public entre les con. 5 et 6, township d'Esquesing, Ont., à peu de distance ouest de Rock-Cut, à l'ouest de Limehouse, 15e district, division centrale. (Dossier 9437.702.)

Ordonnanue autorisant la construction du pont proposé; les travaux devront être terminés le 31 décembre 1911. Vingt pour cent du coût seront payés à même le fonds pour les traverses de chemin de fer; quinze pour cent par la ville d'Esquesing; et la balance, 65 pour 100, par la compagnie. (Voir ordonnance n° 15146.)

3073. Demande par le Grand-Tronc, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à améliorer ses voies charretières à travers la rue Norwich, à Guelph, Ont., de construire deux voies additionnelles à travers la dite rue, et une autre voie sur une partie de la rue Cardigan, à travers la rue Norwich, ces voies parallèles devant servir aux hangars à fret. (Dossier 15185.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à améliorer ses voies charretières à travers la rue Norwich, dans la cité de Guelph, et à construire deux voies additionnelles, une à travers la rue Norwich, et l'autre sur une partie de la rue Cardigan et à travers la rue Norwich. La question pour les moyens de protéger le public au chemin Elora et à la rue Norwich sera étudiée plus tard. Ordonnance 15246 rescindée. (Voir ordonnance 15337.)

3074. Demande par le Grand-Tronc pour l'autoriser à construire une voie d'évitement d'un endroit de sa ligne au sud de la rue Roumaine, Peterboro, pour se rendre aux terrains de MM. Houedry et fils. (Dossier 18185.)

Ordonnance amendant l'ordonnance n° 14696, et pourvoyant à ce que les propriétaires des lots 2 à 9 inclusivement, et le lot 18 sur le plan 135, soient déclarés " propriétaire voisin ", dans le sens de l'article 6 de l'acte amendant l'article 235 de l'acte des chemins de fer. (Voir ordonnance 15089.)

3075. Demande par le township de Georgina, Ont., pour une ordonnance enjoignant au chemin de fer Canadian-Northern-Ontario de construire une traverse à niveau au chemin de la 8e concession à Port-Bolster, Ont. (Voir dossier 2523.)

Aucune ordonnance rendue, la compagnie s'engageant à faire cette traverse à l'automne.

3076. Plainte par Thomas Davies que le Pacifique-Canadien s'est emparé de son terrain dans le township de Nipigon, sans l'indemniser. (Dossier 17462.)

Plainte renvoyée.

3077. Etude au sujet de la protection du public sur la rue Osler, alors qu'elle traverse la ligne du Pacifique-Canadien à Toronto-ouest. (Dossier 9437.714.)

Pas d'ordonnance.

3078. Demande par la cité de Toronto, en vertu de l'article 237, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ériger des barrières et de placer des gardiens à la traverse de la rue John. (Dossier 9437.685.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ériger et de maintenir des barrières à ses propres dépens à la rue John; dans la cité de Toronto. Ces barrières seront sous la surveillance d'un gardien de jour et d'un gardien de nuit, et devront être prêtes le 15 janvier 1912. (Voir ordonnance 15270.)

3079. Demande par la cité de Toronto, en vertu des articles 237 et 238, pour l'autoriser à construire un tunnel sous la voie du Grand-Tronc à l'avenue Coxwell, Toronto, Ont. (Dossier 18088.)

Ordonnance permettant à la cité de construire à ses dépens le tunnel et de prolonger l'avenue Coxwell à travers les voies du Grand-Tronc, conformément au jugement du commissaire en chef.

3080. Demande par la cité de Toronto, en vertu des articles 237 et 238, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ériger et de maintenir des barrières à l'avenue Royce, Toronto, et d'y placer des gardiens. (Dossier 9437.704.)

Ordonnance enjoignant la compagnie du chemin de fer à ériger et maintenir ces barrières et à produire des plans conformément au jugement du commissaire en chef.

3081. Demande par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, pour l'approbation du tracé de sa ligne à travers les townships de Trafalgar et Nelson, à partir du mille 19.68 à aller jusqu'au mille 34.84 de la rue Yonge, Toronto, Ont. (Dossier 12021.2.)

Ordonnance accordant la demande.

3082. Demande par la Compagnie de chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* en vertu des articles 237 et 258, pour l'autoriser à modifier l'esplanade Don et pour approuver le site de sa station à Don. (Dossier 3878.350.)

Audition ajournée.

Ordonnance permettant de procéder de consentement et qu'il y ait une clause pourvoyant à indemniser les propriétaire qui souffriront des dommages.

3083. Demande par le chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* en vertu de la l'article 159, pour l'approbation de sa voie à travers le township de Toronto, à partir du mille 10.97 à aller jusqu'au mille 19.68 de la rue Yonge, Toronto, Ont. (Dossier
Ordonnance est rendue sans préjudice à l'emplacement des gares comme le pré-
articles 159 et 237, pour l'approbation du tracé de sa voie du chemin Davenport à
tendent ceux qui ont comparu.

3084. Demande par le chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* en vertu des articles 159 et 237 pour l'approbation du tracé de sa voie du chemin Davenport à l'avenue McClennan, Toronto, Ont., et pour l'autoriser à traverser les chemins
En suspens en attendant la production et l'approbation des plans susdits.

3085. Demande par la Compagnie de téléphone Bell, en vertu de la section 245 pour une ordonnance défendant au chemin de fer *Toronto and York Radial* d'ériger, placer ou maintenir des lignes ou fils à travers les lignes ou fils de la Compagnie de téléphone Bell au point d'intersection de la dite compagnie par le dit chemin de fer *Toronto and York Radial,* sur la route entre les lots 11 et 12, concession 2, township de East-Gwillimbury, Ont., sans qu'il ait la permission de la Commission. (Dossier 18023.)

Pas d'ordonnance. Les avocats du *Toronto and York Radial* promettent que la traverse sera faite suivant les instructions de la Commission.

3086. Demande par la *Powell Door and Lumber Co.,* pour une ordonnance quant aux dommages réservés par l'ordonnance 13121, en date du 27 février 1911, relativement à la traverse par le Grand-Tronc des rues Front et John, Toronto. Aussi pour une ordonnance indiquant comment et par qui ces dommages seront établis relativement à la traverse de niveau sur la rue Front, vis-à-vis les terrains de la compagnie, et pourvoyant aussi à l'érection de barrières et au bon fonctionnement du chemin de fer et des barrières. (Dossier 231.)

Ordonnance refusant la demande.

3087. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire et maintenir en opération un embranchement ou voie d'évitement commençant à un endroit de sa ligne déjà construite sur les 150 pieds de

réserve du chemin public au nord de Keatings-Channel et de Ashbridge-Bay, Toronto, de là pour continuer dans une direction nord-est sur les susdits 150 pieds de réserve du chemin public jusqu'au bord est de la rue Leslie, avec trois tronçons qui en partiront pour entrer sur les terrains de la *Imperial Varnish and Color Co.*, de *A. R. Clarke & Co.*, et de la *Canada Paint Co.*, respectivement. (Dossier 12868.)

Ordonnance autorisant la construction de l'embranchement. Des droits de circulation sont donnés aux autres compagnies de chemin de fer avec la permission de la requérante. Les conditions de cette circulation sur la voie d'évitement seront établies par la Commission. La cité de Toronto pourra, en aucun temps acheter les voies à partir de la gare 13.75 à un endroit marqué " B " jusqu'à un endroit marqué " G " sur le côté est de la rue Leslie à la gare 77.57, au prix coûtant, avec intérêt. La Commission réserve à la requérante le même droit de se servir de ces voies que les autres compagnies. (Voir ordonnance 15246.)

3088. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire une voie jusqu'au terrain de la *Steel Company of Canada* et pour traverser l'avenue Windermere, Toronto, Ont. (Dossier 17710.)

Ordonnance accordée; le Grand-Tronc devra, à ses dépens, accorder toute la protection voulue au public, si requis de le faire. Le Pacifique-Canadien pourra se servir de cette voie. La circulation des trains se fera avec des pavillons.

3089. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire des embranchements à partir de certains endroits des voies de la gare Union près de la rue Bathurst, dans la cité de Toronto, loués à la requérante pour des fins de chemin de fer à l'est de la rue John et au sud de la rue Lake, et de pouvoir faire traverser par cet embranchement les chemins publics connus sous les noms d'avenue Spadina, rue John et rue Lake, Toronto, Ont. (Dossier 13978.)

Laissée en suspens pour être étudiée lors de la prise en considération des plans du viaduc de Toronto.

3090. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222, 176, 237 et 722, pour l'autoriser à construire un embranchement et une voie d'évitement à partir d'un endroit sur la ligne principale du chemin de fer Ontario et Québec, à ou près du bas de la rue Tecumseh, jusqu'au côté ouest de la rue Simcoe, entre les rues King et Wellington, Toronto; de s'emparer de certains terrains nécessaires pour cette fin; de traverser la rue Front et l'avenue Spadina, le coin sud-est du square Clarence, l'intersection des rues Peter et Wellington et John; de déplacer la ruelle entre les rues Mercer et Wellington, de se servir du terrain entre le square Clarence et la rue Front; de traverser la voie du Grand-Tronc et de raccorder ses voies avec celles maintenant en usage en commun par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien suivant les termes de l'arrangement pour la gare Union, et pour traverser la voie du chemin de fer de Toronton à la jonction de l'avenue Spadina et de la rue Front. (Dossier 14163.)

Ordonnance approuvant le projet du Pacifique-Canadien et autorisant la construction de l'embranchement, sujet aux conditions de l'ordonnance. (Voir ordonnance 15811.)

3091. Demande par le chemin de fer Lachine, Maisonneuve et Jacques-Cartier, en vertu de l'article 237, pour être autorisé à construire sa voie à travers les rues de Montigny, Logan, Lafontaine, Harbour, Ontario, Forsyth, Hochelaga, Sherbrooke, Frontenac, Rachel et Masson, et les chemins de la Côte Visitation, Côte St-Michel et Saut-aux-Récollets, dans la cité de Montréal (audition remise) (Dossier 14329.3.)

Ordonnance approuvant le tracé de la voie du requérant d'un endroit à 400 pieds à l'ouest de la traverse du Pacifique-Canadien à la rue Iberville jusqu'au terminus à la rue Sainte-Catherine, pourvu que l'approbation du tracé à travers les voies du Pacifique-Canadien soit sujette aux conditions d'un arrangement entre les deux compagnies et lequel devra être produit. (Voir ordonnance 15776.)

3092. *Re* le pont de la rivière Humber, Toronto, Ont.

Note.—La Commission verra à rédiger les termes de l'ordonnance. (Dossier 588.8.)

Ordonnance amendant l'ordonnance de la Commission n° 13608, en date du 8 mai 1911, en pourvoyant à une indemnité à M. Devins pour tout dommage à sa propriété par l'érection ou la situation de la pile du milieu telle qu'autorisée, à moins que la compagnie puisse établir qu'elle a déjà indemnisé le prédécesseur de M. Devins, ordonnance 1857, qui autorisait la construction de ce pont. (Voir ordonnance 15092.)

3093. Plainte que le nouveau pont à haut niveau que la cité de Toronto et le Grand-Tronc sont à construire à Sunnyside traverse la division Mimico du chemin de fer *Toronto & York Radial* à Indian-Head. Dossier 588.15.)

Pas d'ordonnance, vu qu'il y a eu un compromis entre les parties.

3094. Demande par le Grand-Tronc pour l'approbation d'un site nouveau projeté pour une gare nouvelle à Bradford, Ont., et pour approuver l'ouverture d'une nouvelle rue ou chemin public qui donnerait accès aux terrains marécageux et fangeux au nord-est de sa voie. (Dossier 17764.)

Ordonnance approuvant le nouveau tracé des voies et l'emplacement de la nouvelle gare de la compagnie. La compagnie devra construire un chemin et une traverse, tel que pourvu par un arrangement entre les parties en 1866. Les travaux devront être terminés le 1er août. (Voir ordonnance n° 15145.)

3095. Plainte par la *Wylie Milling Co.,* d'Almonte, Ont., que le Pacifique-Canadien agit au détriment d'Almonte et favorablement à Renfrew, Eganville et Douglas, en transportant le grain des ports de la baie Georgienne à Montréal, et permettant l'arrêt du train dans ces derniers endroits pour y être moulu, à un tarif plus bas que celui de Montréal, y compris le même arrêt à Almonte.

Note.—Le Pacifique-Canadien devra aussi expliquer pourquoi un taux maximum de dix centins et trois quarts par 100 livres ne devrait pas être exigé sur les grains des lacs de Kingston à Montréal, y compris un arrêt à Almonte pour la mouture du grain. (Dossier 1179.7.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, conjointement avec le Pacifique-Canadien, de produire un tarif d'ici au 1et avril, établissant un tarif de dix centins et trois quarts par 100 livres sur le grain des lacs dans des wagons complètement chargés de Kingston à Montréal, y compris un arrêt à Almonte pour la moutúre du grain. Cette partie de la plainte prétendant que Renfrew, Eganville et Douglas sont favorisés au détriment d'Almonte est renvoyée. (Voir ordonnance n° 16057.)

3096. Le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc sont requis de justifier l'augmentation de leurs taux sur le transport des pommes, en vigueur depuis le 1er octobre 1911, entre la Nouvelle-Ecosse et l'ouest du Canada. (Dossier 18307.)

Ordonnance renvoyant la plainte. (Voir ordonnance 16101).

3097. Le chemin de fer Dominion-Atlantic est requis de justifier l'augmentation de ses taux de transport, en vigueur au 1er mai 1911, entre Digby, N.-E., et Saint-Jean, N.-B., et aussi tel qu'annoncé dans une lettre du gérant général de la compagnie à cette Commission, en date du 7 septembre, de son intention d'abandonner ce tarif et de publier un tarif de port à port pour pourvoir aux besoins locaux, en dehors de la juridiction de la Commission. (Dossier 16584.)

La Commission ne prend aucune décision. La Chambre de Commerce de Saint-Jean n'a aucune objection au tarif d'un port à un autre port produit par la compagnie *Dominion Atlantic.*

3098. Les compagnies de chemin de fer sont requises d'indiquer pourquoi les conducteurs de trains de fret ne seraient pas autorisés à signer les connaissements pour le fret reçu par eaux aux haltes au lieu de porter les connaissements avec les factures à la première agence sur la route, au détriment des intérêts des expéditeurs de fret périssable ou autre. (Dossier 18261.)

Pas besoin d'ordonnaance.

3099. Plainte par Charles Bueller, de Waterloo, Ont., au sujet des taux de transport du feuillard à partir de Sharon, Pa., à London, Ont,, *via* le Grand-Tronc. (Dossier 17804.) (Audition ajournée.)

Plainte renvoyée.

3100. Plainte par la *Eureka Plaster Co.*, de Woodstock, Ont., contre la classification du fret sur les instruments aratoires consignés à l'ouest de Port-Arthur, Ont. (Dossier 17057.) (Audition ajournée.)

La Commission décide qu'il n'y a pas lieu d'agir sur cette question.

3101. Demande par l'Association des Marchands détailleurs de Charbon, de London, Ont., pour amender les règlements du service des wagons canadiens pourvoyant à une entente sur une moyenne pour les frais de surestarie, cette entente entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs devant être pour le charbon et le coke. (Dossier 3773.) (Audition remise.)

Jugement réservé.

3102. Plainte par le *Consumers Gas Co.,* de Toronto, Ont., à propos du tarif sur le transport du coke pour servir à faire le gaz pour les maisons privées de Toronto. (Dossier 16657.) (Audition remise.)

Ordonnance pourvoyant à un tarif pour le coke transporté en wagons complets d'une pesanteur minimum de 40,000 livres, tel que dit dans l'ordonnance, et que les tarifs contenant ces taux soient publiés et produits à la Commission d'ici au 1er juin 1912. (Voir ordonnance 16453.)

3103. Plainte par la *Union Stock Yards,* de Toronto, Ont., relativement au système défectueux de la Compagnie de Téléphone Bell à leur égard. (Dossier 17968). (Audition remise).

Ordonnance enjoignant jusqu'à nouvel ordre l'enlèvement des appareils de la compagnie des terrains de la requérante.

3104. Demande de E. Bowman, d'Elmwood, Ont., pour une ordonnance enjoignant un raccordement entre les compagnies *Bell Telephone* et *Bowman Telephone System,* à Elmwood, Ont. (Dossier 10486.) (Audition remise.)

Demande refusée.

3105. Plainte par Wesley Ellins, de Lambton-Mills, Ont., à cause du refus de la *Bell Telephone Co.* de lui poser un appareil à sa carrière de gravier près de Toronto-Junction, sur le chemin Scarlet. (Dossier 3574.41.) (Audition remise.)

Ordonannce rendue que la Bell Telephone Co., d'ici au 10 décembre 1911, fasse le raccordement demandé et installe un appareil sur le terrain du requérant. (Voir ordonnance n° 15334.)

3106. Plainte par la *M. Doyle Fish Co.,* Toronto, au sujet des taux sur le poisson par les messageries, de Vancouver à Toronto. (Dossier 4214.89.) (Audition remise.)

Plainte renvoyée.

3107. Plainte par la *Ford Motor Co.,* de Walkerville, Ont., au sujet du refus des messageries de délivrer des colis à leur manufacture parce qu'elle est en dehors de la ville. (Dossier 4214.189.) (Audition remise.)

Ordonnance établissant que les limites de Walkerville dans lesquelles les taux des messageries doivent être compris et que les limites pour délivrer le fret des messageries soient étendues de manière à y inclure le territoire additionnel tel que pourvu par l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 15399.)

3108. Demande par l'Association des messageries, pour une nouvelle audition sur cette partie de l'ordonnance de la Commission n° 13381, en date du 21 mars 1911, couverte par les paragraphes 3 et 4, et concernant l'envoi et le retour de caisses vides par les messageries. (Dossier 4214.88.) (Audition remise.)

Ordonnance biffant l'article 3 de l'ordonnance 13381 et établissant que les taux doivent être acquittés d'avance, à moins d'un arrangement fait avec le propriétaire des caisses vides en vertu duquel on pourra les retourner et exiger le prix du trans port. La demande pour rescinder l'article 4 de l'ordonnance est refusée. (Voir ordonnance 15243.)

3109. Demande de l'Association des messageries pour une ordonnance autorisant les messageries à retirer et canceler la section " D " de la classification C.R.C. n° 2. (Dossier 4397.3.) (Audition remise.)

Demande refusée.

3110. Au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 14362, en date du 21 juillet 1911, enjoignant au chemin de fer Jonction-Napierville de produire à la Commission les plans du site de la gare à être construite à Delson-Junction, et demandant que la compagnie construise et termine la dite gare dans les 90 jours de la date de cette ordonnance. (Dossier 11095.)

Ordonnance enjoignant au chemin de fer Jonction-Napierville de construire une gare à la jonction Delson à ses frais, telle gare devant être terminée le 7 janvier 1912, à moins que la mauvaise température ne l'empêche. (Voir ordonnance 15448.)

3111. Etude de la question des moyens du sûreté à la traverse du Grand-Tronc, à 300 verges à l'ouest de la gare de Cornwall, Ont. (Dossier 7283, cause 3152.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ériger et maintenir en opération des barrière à la traverse, avec un gardien de jour et de nuit. Vingt pour cent des frais de construction seront payés par le fonds des traverses de chemin de fer, la balance par la compagnie. Quant aux frais du maintien des barrières, 20 pour 100 seront payés par le township de Cornwall, 25 pour 100 par la ville de Cornwall, et 55 pour 100 par la compagnie. Les barrières devront être terminées et fonctionner au 1er mai 1912. En attendant, la traverse sera sous la surveillance d'un gardien de jour et de nuit. (Voir ordonnance 15377.)

3112. Demande par le Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à faire traverser sa ligne à travers la ligne du Pacifique-Canadien, à Lambton, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.21.)

Ordonnance permettant au Canadian-Northern de traverser le Pacifique-Canadien par un passage souterrain et réservant à ce chemin le droit de construire une voie additionnelle, tel que pourvu dans l'ordonnance. (Voir ordonnance 16004.)

3113. Demande par le Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à traverser l'embranchement de la voie du Pacafique-Canadien à Mimico, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.23.)

En suspens jusqu'à la décision de l'endroit où sera la traverse de la ligne principale.

3114. Demande par le Grand-Tronc, en vertu de l'article 229, pour une ordonnance enjoignant l'installation et le maintien par le Pacafique-Canadien à ses frais d'un système complet d'enclenchement à la traverse à une courte distance au nord de Woodstock, Ont. (Dossier 18229.)

Ordonnance enjoignant que la traverse soit protégée par un système d'enclenchement. L'ouvrage devra être terminé le ou avant le 1er juillet 1912. Le Pacifique-Canadien devra payer toute les dépenses et fournir et maintenir l'enclenchement. (Voir ordonnance 15451.)

3115. Demande par le Pacifique-Canadien pour l'approbation des plans indiquant les travaux à faire au pont 43·8, subdivision de Farnham, terminus de Montréal. (Dossier 5133.10.)

Ordonnance autorisant le Pacifique-Canadien à construire le pont n° 43·8, tel qu'indiqué sur le plan. (Voir ordonnance n° 15791.)

3116. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu des articles 227, 237 et 258, pour l'autoriser à construire une voie double entre Highlands et l'aiguille sud, traver-

sant sur le chemin de Lachine en haut au moyen d'un pont élevé; pour traverser la voie du Grand-Tronc, à la paroisse de Lachine, par un pont élevé; pour traverser l'ancienne ligne du Grand-Tronc, paroisse de Montréal, par un pont élevé, et pour l'autoriser à déplacer sa gare de Highlands. (Dossier 18342.)

Ordonnance autorisant la construction d'une deuxième voie à travers le chemin public et les voies ferrées tel que dit dans l'ordonnance et permettant à la requérante de déplacer sa gare à Highlands. (Voir ordonnance 15367.)

3117. Demande par le chemin de fer C.-N.-Alberta, en vertu de l'article 159, pour l'approbation de son tracé à travers les townships 52-50, rangs 23-26, O. 5ème M., Alberta, à partir du mille 166.01 à aller jusqu'au mille 192.99. (Dossier 14942.148.)

Ordonnance approuvant les plans.

3118. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire une voie d'évitement avec des embranchements commençant à un endroit sur la voie d'évitement de Horse-Shoe-Quarry, sur le lot 22, concession 17, township Blanchard, Ont., pour se continuer à l'ouest à travers le lot 22 aux terrains de la *St. Mary's Portland Cement Co.* (Dossier 18400.)

Ordonnance abrogeant celle déjà émise et enjoignant de mettre en cause la *St. Mary's Cement Co.*; la mise à l'étude de la question est ajournée aux séances de décembre.

3119. Prise en considération de la rémunération à être payée aux compagnies de chemin de fer qui maintenant transportent les malles pour le ministère des Postes du gouvernement du Canada. (Dossier 18155.)

Demande retirée.

3120. Demande par la Chambre de Commerce du district de Montréal pour une ordonnance enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer d'abolir les traverses à niveau, et spécialement celles du Grand-Tronc dans la cité de Montréal, Qué. (Audition remise.) (Dossier 9437.319.)

Ordonnance enjoignant d'ajouter le bureau des chemins de fer du gouvernement, sans préjudice aux prétentions qu'il voudrait émettre.

3121. Demande par la Compagnie du chemin de fer *South Ontario Pacific,* en vertu de l'article 237, de fermer le chemin entre le lot 13, township de East-Flamboro, et le lot 28, township de West-Flamboro. (Dossier 1852.19.)

Demande retirée.

3122. Demande par la Compagnie du chemin de fer T. H. & B., en vertu de l'article 176, pour l'autoriser à exproprier une parcelle de terrain appartenant au Grand-Tronc à l'ouest de la rue Ottawa, Hamilton, lot 15, concession 1, township de Barton, et aussi pour l'autoriser à raccorder sa voie avec celle du Grand-Tronc au moyen d'un embranchement, relativement à l'embranchement de la *Grasselli Chemical Co.* (Audition remise.) (Dossier 18312.)

Ordonnance enjoignant à le requérante d'acheter tout le terrain requis pour l'emplacement de la voie à part celui possédé par la *Grasselli Chemical Co.,* ou le Grand-Tronc ou le chemin de fer de Hamilton, aux fins de son embranchement, et ordonnant à la *Grasselli Chemical Co.* de construire la voie requise sur ses terrains pour se raccorder avec l'embranchement au nord de la ligne principale à ses dépens. Le tout sera, après la construction, la propriété de la requérante, et chaque chemin de fer aura un droit égal et le privilège d'y faire circuler ses trains. (Voir ordonnance 15294.)

3123. Demande par le Board of Trade de Montréal, de la part de l'association des Expéditeurs de Foin, en vertu de l'article 323, par une ordonnance désavouant l'augmentation des taux sur le foin d'Ontario et de Québec aux Etats-Unis, qui doit entrer en vigueur le 16 octobre, et pour reprendre les taux actuels du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du Canadian-Northern et du chemin de fer Q. M. et S. (Dossier 18376.)

3124. Demaned par le Board of Trade de Montréal, de la part de l'Association des Marchands en gros d'Epiceries, en vertu de l'article 231, pour une ordonnance enjoignant aux chemins de fer d'amender la classification canadienne en réduisant leur tarif sur les pâtes alimentaires (macaroni, vermicelle, etc.) à la 4ème classe quand un wagon complet n'est pas employé, et à la 5ème classe, dans le cas contraire. (Dossier 18133.)

De consentement, les parties conviennent de faire accepter une réduction dans la classification des taux de L.C.L. 2, C.L. 4 à L.C.L. 2, C.L. 5. Les compagnies consentent à émettre un supplément à la classification canadienne pourvoyant à ces changements sous le plus court délai possible.

3125. Les compagnies de chemins de fer devront démontrer pourquoi une ordonnance générale ne serait pas rendue obligeant tous les voituriers sous la loi des chemins de fer à fournir dans un délai raisonnable aux expéditeurs des wagons pour le trafic conjoint, sans égard à la destination ou à la route d'icelui, avec la permission de garder leurs propres wagons sur leurs propres lignes en transbordant le fret aux points de jonction aux wagons de la ligne de raccordement et sans frais pour l'expéditeur. (Audition remise.) (Dossiers 18415, 18415.1, 18415.2, 18415.3, 18415.5.)

Pas besoin d'ordonnance.

3126. Demande par la cité de Sherbrooke, en vertu de l'article 237, pour autorisation de traverser la voie du Grand-Tronc au moyen d'un tunnel à la rue Meadow, Sherbrooke, Qué. (Audition remise.) (Dossier 17201.)

Ordonnance autorisant la cité de Sherbrooke à prolonger la rue Meadow à travers la voie du Grand-Tronc au moyen d'un tunnel. (Voir ordonnance n° 15525.)

3127. Demande par J. M. Morin, C.R., Saint-Paul l'Hermite, P.Q., pour une ordonnance enjoignant au Canadian-Northern de macadamiser ou tenir en bon état les chemins aboutissant au pont entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, P.Q. (Dossier 17873.)

Demande remise à plus tard. Le requérant devra s'adresser au ministre des Chemins de fer et Canaux pour ces améliorations. Pas d'ordonnance.

3128. Demande par le chemin de fer *Montreal and Southern Counties* pour l'approbation de son tracé entre la rue Front, St-Lambert, et la limite est du Country Club, lot 295, paroisse de St-Antoine de Longueuil, P.Q.

(NOTE).—L'objection de la ville de St-Lambert à l'ordonnance n° 14728 du 19 juillet sera entendue. (Dossier 12072.4.)

Pas d'ordonnance.

3129. Demande par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de la l'article 227, pour autorisation de traverser la voie du Montreal Terminal et joindre la ligne du chemin Canadian-Northern-Quebec, près de Montréal, Qué. (Dossier 18347.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à traverser la voie du Montreal Terminal et à raccorder sa voie avec celle du Canadian-Northern-Quebec. (Voir ordonnance 15807.)

3130. Demande par le Grand-Tronc pour l'approbation des plans indiquant les moyens pour protéger le public aux traverses des voies du chemin *Montreal Park and Island* par l'embranchement du Grand-Tronc aux terrains de la *Canada Car and Foundry Co.*, près de Turcot, Qué. (Dossier 6032.3.)

Ordonnance accordant la demande.

3131. Demande par la ville de Maisonneuve, Qué., pour une ordonnance enjoignant au Canadian-Northern-Quebec de construire une gare dans la ville. (Dossier 81583.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de produire les plans d'une gare.

3132. Demande par le Canadian-Northern-Quebec en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers la rue Nicolet, Maisonneuve, en y ajoutant une voie double suivant l'ordonnance 13599. (Dossier 16589.6.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie d'ériger des barrières, 20 pour 100 payés par le fonds des traverses de chemin de fer. Les frais d'entretien seront payés ainsi: 30 pour 100 par la ville, la balance par la compagnie.

3133. Demande par la cité de Montréal, en vertu des articles 237 et 238, enjoignant au chemin Canadian-Northern-Quebec de placer des barrières à la rue Aylwin, quartier Hochelaga, Montréal, Qué. (Dossier 15836.1.)

Ordonnance enjoignant la compagnie de construire ces barrières. Vingt pour cent seront payés par le fonds des traverses de chemin de fer. Les frais d'entretien seront ainsi payés: 30 pour 100 par la ville et la balance par la compagnie.

3134. Demande par la cité de Montréal, en vertu des articles 237 et 238, pour une ordonnance enjoignant au chemin *Canadian Northern Quebec* d'ériger des barrières à la rue Joliette, quartier Hochelaga, Montréal, Qué. (Dossier 15836.2.)

Ordonnance enjoignant la compagnie de construire ces barrières. Vingt pour cent seront payés par le fonds des traverses de chemin de fer. Les frais d'entretien seront ainsi payés: 30 pour 100 par la ville et la balance par la compagnie.

3135. Demande par la ville de Maisonneuve, pour une ordonnance afin d'empêcher le *Canadian Northern Quebec* de laisser stationner des wagons le long de la rue Jeanne-d'Arc. (Audition remise.) (Dossier 16411.)

Réglée à l'amiable.

3136. Demande par T. H. Smith, de Highlands, Qué., au sujet du service des trains du chemin *St. Lawrence and Atlantic* entre Highlands et Montréal.

NOTE.—La question à décider est de savoir si le Pacifique-Canadien ou le New-York-Central (*St. Lawrence and Atlantic*) ne devrait pas donner un meilleur service entre Highlands et Montréal. (Dossier 17775.)

Pas d'ordonnance.

3137. Plainte par Jas. Hoolahan, de Sainte-Agathe des Monts, Qué., au sujet du service du fret par le Pacifique-Canadien, et aussi au sujet du tarif sur les bananes entre Montréal et Sainte-Agathe. (Dossier 18146.)

Plainte renvoyée.

3138. Plainte par Emard et Emard, de Montréal, que le chemin de fer *New York Central and Hudson River., Ltd.,* limite la durée de ses billets de dix passages à un mois, alors que les billets de douze passages du Grand-Tronc sont valides pendant un an. (Audition remise.) (Dossier 13934.)

Plainte retirée.

3139. Demande par le *Canadian Northern Quebec,* en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire à travers l'avenue Pie IX, ville de Maisonneuve, en y ajoutant une voie double, conformément à l'ordonnance n° 13599. (Dossier 16589.2.)

Réglée par une ordonnance conforme au dossier 18583, enjoignant au *Canadian Northern Quebec* de déposer des plans pour sa gare dans la ville de Maisonneuve, Qué.

3140. Demande par le *Canadian Northern Quebec,* en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire à travers la rue Desjardins, ville de Maisonneuve, en y ajoutant une voie double, conformément à l'ordonnance 13599. (Dossier 16589.5.)

Réglée par une ordonnance conforme au dossier 18583, enjoignant au *Canadian Northern Quebec* de déposer des plans pour sa gare dans la ville de Maisonneuve, Qué.

3141. Demande par le *Canadian Northern Quebec,* en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire à travers la rue Bourbonnière, en y ajoutant une voie double, conformément à l'ordonnance 13599. (Dossier 16589.8.)

Réglée par une ordonnance conforme au dossier 18583, enjoignant au *Canadian Northern Quebec* de déposer des plans pour sa gare dans la ville de Maisonneuve, Qué.

3142. Demande par le *Canadian Northern Quebec*, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire à travers la rue Orléans, Montréal, en y ajoutant une voie double, conformément à l'ordonnance 13599. (Dossier 16599.1.)

Réglé par une ordonnance conforme au dossier 18583, enjoignant au *Canadian Northern Quebec* de déposer des plans pour sa gare dans la ville de Maisonneuve, Qué.

3143. Demande par le *Canadian Northern Quebec*, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire à travers la rue Sainte-Jeanne-d'Arc, Montréal, en y ajoutant une voie double, conformément à l'ordonnance n° 13599.

Réglée par une ordonnance conforme au dossier 18583, enjoignant au *Canadian Northern* de déposer des plans pour sa gare dans la ville de Maisonneuve, Qué.

3144. Demande par la *Blaugas Company of Canada*, limitée, en vertu de l'article 29, d'une ordonnance pour rescinder, changer altérer et modifier la clause 1 (C) de l'ordonnance 12542, concernant l'usage de Blaugas par les compagnies de chemin de fer. (Dossier 4739.8.)

Ordonnance enjoignant que l'ordonnance n° 12542, en date du 9 décembre 1910, soit amendée en retranchant la sous-section " C " du paragraphe 1 de la dite ordonnance. (Voir ordonnance 15543.)

3145. Demande par le *Canadian Northern Ontario*, pour l'appro-bation du site de sa gare à la jonction Brockville, Ont. (Dossier 18636.)

Ordonnance permettant l'établissement d'une gare par la requérante à la jonction Brockville suivant les plans déposés à la Commission. (Voir ordonnance 15955.)

3146. Demande par le Grand-Tronc pour l'autoriser à exproprier quelques terrains dans la ville de Cobourg, Ont., appartenant à W. J. Crosson et à la succession de J. G. Field, lesquels sont requis pour permettre au Grand-Tronc de raccorder sa voie principale avec son embranchement du quai à Cobourg. (Dossier 18726.)

Ordonnance accordant la demande.

3147. Plainte par Lefebvre et Mahon, de Howick-Station, Qué., contre le Grand-Tronc, qui défend de charger avec du foin des wagons propres à être chargés avec du grain.

NOTE.—Le Grand-Tronc devra expliquer pourquoi il empêche le chargement des wagons à fret avec du foin pendant un certain temps de l'année, et de les envoyer dans l'Ouest pour y charger du grain. (Dossier 18415.3.)

Pas d'ordonnance.

3148. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire deux embranchements à son hangar à fret (proposé) au coin des rues Water et Sherbrooke, à travers la rue Sherbrooke et le long de la réserve du gouvernement, pour un chemin le long de la rive nord-ouest de la rivière Otonabi, dans la cité de Peterboro, Ont.

NOTE.—Voir les termes de l'ordonnance n° 10989, en date du 25 juin. (Dossier 17870.)

Pas d'ordonnance.

3149. Demande par la ville d'Ingersoll, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien de se munir d'un système d'échange d'aiguilles à cet endroit.

NOTE.—La Commission prendra en considération les travaux qui doivent être faits en vertu de l'ordonnance 14819, en date du 1er août 1911. (Dossier 6713.5.)

Ordonnance enjoignant que le temps pour le parachèvement des travaux soit continué jusqu'au 15 juin. La valeur du terrain occupé par la ligne de transfert devra être réglée à l'amiable par les compagnies et ajoutée au prix des travaux. Le montant doit être partagé également entre les deux compagnies. Des balances seront placées sur l'embranchement en face de la propriété de la *Ingersoll Nut Co.* Les balances seront fournies par la ville et installées par la Pacifique-Canadien. (Voir ordonnance 15585.)

3150. Prise en considération de la question d'enjoindre à toutes les compagnies de chemin de fer sous sa juridiction de placer à toutes les gares un livre de demandes de wagons, dans lequel les entrées devront être faites, démontrant les détails des wagons demandés et accordés, et aussi l'opportunité de faire faire la demande de wagons par les expéditeurs en personne ou leurs agents par la poste ou par télégramme. (Dossier 18741.)

La Commission décide de ne pas rendre d'ordonnance.

3151. Demande par le chemin de fer G. B. et S. (Pacifique-Canadien), au sujet de la traverse du chemin public entre les concessions 4 et 5, township de Ops. (Dossier 2100.69.)

NOTE.—A être étudiée.

Jugement réservé.

3152. Demande par le village de Stoney-Point, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ériger une gare à un endroit convenable du village et de déplacer celle actuellement en usage. (Dossier 17635.)

La gare devra être déplacée avant le 1er mai 1912, à un endroit indiqué sur le plan qui a été approuvé et indiquant l'emplacement des voies. Les commissaires de police devront fournir les fonds.

3153. Demande par la cité de Chatham, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de faire une traverse avec cloche électrique ou autre système d'alarme à la traverse de la rue Saint-Georges, Chatham, et de construire des approches au niveau des rails.

Ordonnance enjoignant que la traverse de la rue George soit protégée au moyen d'une cloche électrique la plus moderne, laquelle devra être installée d'ici au 1er février 1912. La cité remboursera la compagnie les frais de cette installation. Vingt pour cent seront payés à même le fonds des traverses de chemin de fer. Les dépenses du maintien de la traverse seront payées par la compagnie de chemin de fer. (Voir ordonnance n° 15637.)

3154. Prise en considération de la protection du public à la traverse du chemin par le Grand-Tronc près du pont Kettle-Creek, aux environs de Saint-Thomeas, Ont. (Dossier 9437.738.)

Ordonnance mettant en cause le township de Yarmouth et pourvoyant à ce que la traverse soit surveillée par un gardien de jour et de nuit nommé par le Grand-Tronc. Quinze pour cent des dépenses seront payés par le township de Yarmouth, 15 pour 100 par la cité de Saint-Thomas, et la balance par la compagnie de chemin de fer. (Voir ordonnance 15960.)

3155. Prise en considération de la protection du public à la traverse du Grand-Tronc à la rue Manitoba, à Saint-Thomes, Ont. (Dossier 9437.654.)

Ordonnance enjoignant que la traverse à la rue Manitoba, Saint-Thomas, soit protégée au moyen de barrières érigées par la compagnie. Les travaux devront être terminés au 1er mai 1912. Les barrières devront fonctionner nuit et jour. Vingt pour cent des dépenses seront payés par le fonds des traverses de chemin de fer. Vingt cinq pour cent des frais d'entretien seront payés par la cité à la compagnie. (Voir ordonnance 15636.)

3156. Demande par la cité de Saint-Thomas, pour une ordonnance autorisant l'ouverture de la rue Inkerman à travers la voie du Grand-Tronc. (Dossier 18804.)

3157. Plainte par H. E. Johnson et B. W. Hepburn, de Union, Ont., relativement au tarif sur les voyageurs sur le chemin *London and Lake Erie,* entre London et Port-Stanley. (Dossier 17953.)

Pas d'ordonnance. La compagnie s'engage à émettre des livrets contenant des coupons de cinquante billets au lieu de cent, et de les donner aux conducteurs du trian pour les vendre. La compagnie fournira aussi d'autres facilités.

3158. Plainte par J. Baxter et autres de Brownsville, Ont., au sujet du service des traisn du M. C. R. à et de Brownsville, Ont. (Dossier 18850.)

Laissée en supens jusqu'au rapport de l'employé en chef de la circulation, qui devra entendre les parties et faire rapport à la Commission.

3159. Prise en considération des mesures de précaution à prendre à la traverse du Grand-Tronc-Pacifique à Grimsby-Beach, Ont. (Dossier 9437.709.)

Ordonnance enjoignant que la traverse soit surveillée par un gardien du 1er mai au 1er octobre de chaque année. Ce gardien sera nommé par la Compagnie du Grand-Tronc. Quinze pour cent de son salaire seront payés par le township de Grimsby, et la balance par la compagnie. (Voir ordonnance n° 15751.)

3160. Plainte par W. B. Fee, vu le défaut du Pacifique-Canadien de lui faire une traverse de ferme sur le lot 23, con. 6, township de Ops, à l'intersection du chemin de fer G. B. et S. à la rue Saint-Patrick. (Dossier 2100.102.)

(NOTE).—La Commission doit examiner si la rue Saint-Patrick, Lindsay, doit traverser la voie du G. B. et S.

En suspens. La compagnie devra déposer des plans démontrant le changement de la rue tel que discuté à l'audition. Lorsque les plans auront été déposés, la Commission demandera à la compagnie si elle s'est entendue avec M. Fee pour que ce dernier transporte le terrain nécessaire à ce changement. La Commission devra être avertie s'il y a désaccord quant au prix à être payé pour le terrain.

3161. Demande par Evariste Nomore Richards et G. H. Bennett, de Windsor, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de faire un passage de ferme convenable à partir de son terrain à aller jusqu'à l'avenue Strabane, con. 1, township de Sandwich-est, Ont. (Dossier 13227.)

Jugement réservé.

3162. Demende par le M. C. R., pour l'autoriser à traverser la rue Sandwich, Windsor Ont., avec une voie double additionnelle, et de faire des constructions permanentes au-dessus de cette rue. (Dossier 10335.)

Ordonnance désapprouvant le plan adopté par l'ordonnance 7112, en date du 18 mai 1909, et lui substituant le plan 10335 A, sujet à certaines modifications mentionnées dans l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 15718.)

3163. Demande par le Pacifique-Canadien (G. B. et S. R.), pour l'autoriser à fermer le chemin Central, township de Mara, au mille 41.56. (Dossier 2100.35.)

Ordonnance que si le township de Mara, par un règlement, ferme certaines parties du chemin, alors la compagnie sera autorisée à changer le tracé du dit chemin tel que demandé. (Voir ordonnance 15760.)

3164. Demande par Carroll Bros., de Buffalo, N.-Y., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de prolonger la voie d'évitement sur la route entre les lots 4 et 5, township de Humberstone, près de Sherkston, Ont. (Dossier 17332.1.)

En suspens jusqu'au règlement du procès mentionné lors de l'audition. Les parties devront en informer la Commission.

3165. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire une voie d'évitement avec des embranchements commençant à un endroit de la voie de service de Horse-Shoe-Quarry, lot 22, con. 17, township de Blanchard, Ont., pour aller à l'ouest à travers le lot 22 jusqu'au terrain de la *St. Mray's Portland Cement Co.* (Dossier 18400.)

Ordonnance permettant la construction de la voie suivant le plan amendé produit par la compagnie.

3166. Demande par le Pacifique-Canadien (G. B. et S. R.), pour l'autoriser à changer la voie publique entre les concessions 7 et 8, township de Eldon, Ont., et de construire sur tel chemin détourné une traverse au mille 56.44 au moyen d'un pont à haut niveau, et de clore la route primitive. (Dossier 2100.82.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance 14379, en date du 22 juillet 1911, et autorisant la requérante à détourner le chemin public entre les concessions 7 et 8, township de Eldon, et de le traverser au moyen d'un pont à haut niveau. La compagnie de chemin de fer devra indemniser John McArthur, propriétaire de la moitié ouest du

lot 7, pour tout dommage occasionné à sa propriété par la traverse de ce chemin public. Le propriétaire du quart sud-ouest et nord-ouest du lot 8, et le propriétaire de la moitié ouest du lot 9 atteindront le chemin ainsi détourné au moyen de passage de ferme, à moins qu'ils ne transportent ou n'aient transporté leurs droits à la requérante. (Voir ordonnance 15987.)

3167. Plainte par M. Thomas Davies au sujet de l'obstruction sur sa propriété par le Pacifique-Canadien. (Dossier 17462.)

Ordonnance autorisant le plaignant Davies à construire à ses dépens une traverse à haut niveau où la ligne de chemin de fer traverse sa propriété; l'ouvrage sera fait sous la surveillance d'un inspecteur nommé par la compagnie, lequel sera payé par le plaignant, à un salaire n'excédant pas deux dollars et demi par jour. Cet inspecteur ne devra pas être employé plus de 8 jours. Les plans de cette traverse à haut niveau devront être approuvés par un ingénieur de la Commission. (Voir ordonnance 16469.)

3168. Demande par le Canadian-Northern, pour une extension de temps pour l'installation d'un enclenchement à la traversé par le Canadian-Northern-Ontario des voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, près d'Ottawa, Ont. (Dossier 3878.244.)

3169. Demande par le Canadian-Northern-Ontario, pour l'autoriser à traverser la voie du Pacifique-Canadien près de la jonction de la Chaudière avec des signaux manuels jusqu'au 31 juillet 1912, pour fins de construction seulement. (Dossier 3878.252.)

Ordonnance prolongeant le délai jusqu'au 1er juin 1912.

3170. Demande par la cité de Toronto, en vertu des sections 237 et 238, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'ériger et de maintenir des barrières à l'avenue Royce, Toronto, et à y placer des gardiens.

NOTE.—La Commission a ordonné une nouvelle audition au sujet du voisinage trop immédiat de la voie d'évitement du Pacifique-Canadien avec la voie du Grand-Tronc à l'avenue Royce. (Dossier 9427.704.)

Ordonnance modifiant l'ordonnance n° 15151, et pourvoyant à ce que les barrières incluent la voie d'évitement du Pacifique-Canadien.

3171. Demande par la cité de Toronto, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien d'ériger des barrières ou tout autre moyen de protection que la Commission jugera convenable pour la traverse du chemin Dovercourt, Toronto. (Dossier 9537.724.)

Ordonnance enjoignant qu'en attendant la séparation du niveau à l'endroit en question, la traverse soit sous la surveillance d'un gardien de jour et de nuit nommé par le Pacifique-Canadien; ses gages seront payés moitié par la cité de Toronto et moitié par la compagnie. (Voir ordonnance n° 16665.)

3172. Demande de W. H. Miles, pour une ordonnance enjoignant que les frais auxquels le Grand-Tronc a été condamné en faveur de W. H. Miles par l'ordonnance 13416, en date du 10 septembre 1910, soit référés à une personne compétente pour être taxés, et enjoignant au Grand-Tronc de payer aussitôt la taxation faite.

Ordonnance enjoignant la taxation de ces frais par l'employé Thom, et suivant l'indemnité accordée par le paragraphe 8 de l'ordonnance du 10 avril.

3173. Requête par les marchands de Petrolia, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc et au chemin M. C. de pourvoir à un meilleur système d'aiguillage entre leurs lignes respectives. (Audition remise.) (Dossier 6713.18.)

Ordonnance enjoignant que dès que la *Petrolia Signal Co., Lim.,* aura transporté le terrain nécessaire à cet effet, une moitié devant être fournie par le M. C. R. et l'autre par le Grand-Tronc, une ligne de raccordement sera construite par l'une ou l'autre des compagnies, suivant un arrangement entre elles. Les frais seront partagés également entre les deux compagnies. (Voir ordonnance 15654.)

3174. *In re* la congestion et la non-livraison du fret dans la cité de Toronto. (Dossier 18663.2.)

NOTE.—Les compagnies C.N., G.T. et C.P., seront requises de produire toutes les conventions pour le transport par voitures en vigueur entre les différentes compagnies et leurs agents de transport. Aussi de démontrer pourquoi une ordonnance ne serait pas rendue pour les forcer à donner toute les facilités au transport et délivraison du fret qui leur est confié avec toute la célérité possible.

Jugement réservé.

3175. Plainte par la *Colonial Wood Products Co., Lim.*, relativement à l'augmentation des taux du tarif sur le bois de pulpe par le chemin de fer Niagara, St. Catharine & Toronto. (Dossier 18580.) (Tarif C.R.C. 651.)

Plainee retirée.

3176. Demande par la *Dominion Sugar Co.*, de Wallaceburg, Ont., pour une ordonnance enjoignant aux chemins de fer Père-Marquette, P.C., M.C., G.T., C.N., et C.W. et L.E., de rajuster leurs taux sur le fret pour le sucre en wagons complets de Wallaceburg à Winnipeg et autres endroits du Manitoba. (Dossier 18568.)

Ordonnance renvoyant la demande.

3177. Demande par S. Plunkett, de Woodbridge, Ont., pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de faire une traverse souterraine à sa ferme, lot 4, con. 7, township de Vaughan. (Dossier 18219.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie d'observer les conditions de l'arrangement intervenu entre elle et le requérant, en date du 30 décembre 1907, et de donner au requérant sur sa traverse une pente aussi bonne que celle qu'il y avait autrefois avant que la compagnie élève sa voie à cette traverse. Les travaux devront être terminés le 1er mai 1912. (Voir ordonnance 15725.)

3178. Demande par le Bureau de Transportation du *Montreal Board of Trade*, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de rajuster ses taux sur le blé transporté à Montréal *via* les ports de Detroit ou de la Baie Georgienne, et sur la farine de blé envoyée de Montréal à Saint-Jean, N.-B., et autres endroits des Provinces maritimes. (Dossier 17819.)

Jugement réservé.

3179. Les compagnies de chemin de fer devront démontrer pourquoi des règlements ne seraient pas faits pour que lorsqu'elles transmettent le fret à un deuxième voiturier elles devraient dire quels sont les taux qu'elles exigent, et alors ce deuxième voiturier ou celui qui délivre le fret pourrait dans sa facture donner cette information aux consignataires. (Dossier 18596.)

Pas d'ordonnance.

3180. Mise à l'étude de la question que les messageries devraient accepter du fret à des endroits communs pour des endroits exclusifs sur les autres lignes lorsque l'expédition demande que tel fret soit ainsi transporté. (Dossier 18596.)

Aucune décision.

3181. Demande par le G.T.P., en vertu de l'article 29, pour nouvelle étude et modification de l'ordonnance 14061, approuvant le tracé de la ligne du C.N.A. à travers les townships 52, 53, rangs 18-23, O. 5e M., Alberta, milles 133.23-166.01. (Dossier 14942.73.)

NOTE.—*Le G. T.* a l'opportunité de s'exprimer sur l'ordonnance approuvant le tracé du C.N.A.

Demande renvoyée. La Commission est divisée sur la question.

3182. Demande par le G.T.P., en vertu de l'article 29, pour nouvelle étude et modification de l'ordonnance 13644, approuvant le tracé de la voie C.N.A. à travers le township 53, rangs 7-10, O. 5 méridien, Alberta, milles 62.47-82.62. (Dossier 14942.14.)

NOTE.—Le G.T.P. a l'opportunité de s'exprimer sur l'ordonnance approuvant le tracé du C.N.A.

Demande renvoyée. La Commission se divise sur cette question.

3183. Demande par le G.T.P., en vertu de l'article 29, pour la nouvelle étude et modification de l'ordonnance 14059, approuvant le tracé de la voie du C.N.A. à travers les townships 53-52, rangs 14-18, O. 5e méridien, Alberta, milles 101.79-133.23. (Dossier 14942.20.)

NOTE.—Le G.T.P. a l'opportunité de s'exprimer sur l'ordonnance approuvant le tracé du C.N.A.

Demande renvoyée. La Commission se divise sur cette question.

3184. Demande par le G.T.P., en vertu de l'article 29, pour nouvelle étude de la demande du C.N.A., pour l'approbation du tracé de sa voie à travers les townships 52-50, rangs 23-26, O. 5e méridien, Alberta, milles 166.01-192.99. (Dossier 14942.148.)

Demande renvoyée. La Commission se divise sur cette question.

3185. Demande par R. Kelly, de Vancouver, C.-B., pour une ordonnance approuvant le choix du site de la gare du G.T.P., sur le lot 882, groupe 1, district de Cassiar, C.-B., et pour une ordonnance désapprouvant le choix du lot 851, groupe 1, district de Cassiar, C.-B. (Dossier 18787.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de construire et de maintenir sa gare sur le lot 882, groupe 1, district de Cassiar, C.-B. Cette gare devra être construite et terminée et mise à l'usage du public aussitôt que la voie de la compagnie sera ouverte au trafic. La demande de la compagnie pour que le site de sa gare soit sur le lot 851, groupe 1, district de Cassiar est refusée, et il est défendu à la compagnie de la construire à cet endroit.

3186. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu des articles 159, 167 et 237, pour une ordonnance autorisant la modification du niveau de sa voie principale entre la jonction Saint-Martin et Sainte-Thérèse, mille 17 à mille 17·71, et à travers les chemins publics, mille 17 à mille 17.71; aussi pour l'approbation du tracé d'une deuxième voie principale, mille 12.79, jonction Saint-Bartin, à mille 19.94, à Sainte-Thérèse, et pour pouvoir traverser les voies publiques entre ces deux endroits. (Dossier 18736.)

Ordonnance accordant la demande.

3187. Demande par le Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, pour l'autoriser à s'emparer de certains terrains à Kingston appartenant à S. Anglin et Cie., Mme Ellen Chatterton, lesquels sont requis pour le terminus nouveau du fret dans la cité de Kingston. (Dossier 18775.)

Ordonnance accordant la requête.

3188. Demande par la *Cleveland-Sarnia Saw Mills Co., Ltd.,* en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire une ligne de tramway à voie étroite à travers la voie du Grand-Tronc à Sarnia, Ont. (Dossier 18704.)

Pas besoin d'ordonnance. Les parties s'entendront.

3189. Demande par le C.N.O., en vertu de l'article 178, pour l'autoriser à s'emparer d'une partie du lot 3, sur le côté nord de la rue Bay, Belleville, étant la propriété de John Penny, dans le but de détourner la rue Bay, Belleville. Ont. (Dossier 3878.493.)

Ordonnance accordant la demande.

3190. Demande par le C.N.O., en vertu de la section 178, pour l'autoriser à exproprier une partie des lots 1 et 2, sur le côté nord de la rue Bay, Belleville, étant la propriété de Joanna Brintnell, dans le but de détourner la rue Bay, Belleville, Ont. (Dossier 3878.374.)

Ordonnance accordant la demande.

3191. Demande par le C.N.O., en vertu de l'article 178, pour l'autoriser à exproprier une partie du lot 26, côté nord de la rue Bay et côté est de la rue Foster, Belle-

ville, étant la propriété de G. W. Burgess, dans le but de détourner la rue Bay, Belleville, Ont. (Dossier 3878,495.)

Ordonnance accordant la demande.

3192. Demande par le C.N.O., en vertu de l'article 167, pour l'approbation de son nouveau tracé près de Nipigon, township de Nipigon, district de la Baie-du-Tonnerre, mille 497.16 à mille 498, de la jonction de Sudbury, Ont. (Dossier 9188.75.)

Ordonnance accordant la demande.

3193. Demande par la Sanitaris, Ltd., d'Arprior, Ont., pour une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer de fournir pendant les froids rigoureux des wagons chauffés pour le transport des eaux minérales, bières de gingembre et autres boissons embouteillées, pourvu que la plus faible consignation soit au moins d'un wagon complet du même expéditeur à une ou plusieurs personnes ou endroits de destination. (Dossier 18555.)

Jugement réservé.

3194. Plainte par l'hon. J. D. Reid, à propos du service entre Prescott et Ottawa par le Pacifique-Canadien. (Dossier 9909.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien d'établir un service de deux trains à voyageurs par jour, aller et retout, entre Ottawa et Prescott. Ce nouvel horaire devra devenir en vigueur avant le 12 février 1912. La compagnie aura le droit à la fin de l'année de demander la modification de cette ordonnance. (Voir ordonnance 15780.)

3195. Plaintes par *Sanitaris, Ltd.*, d'Arnprior, Ont., que els taux des messageries sur leurs envois en vertu de cédule "K" de la classification des messageries sont plus élevés sous le tarif du 15 octobre 1911 qu'ils l'étaient auparavant, et demandant à ce que les anciens taux soient remis en vigueur.

Plainte renvoyée.

3196. Demande par les habitants du village de Corby, Ont., se plaignant que le Pacifique-Canadien a fermé sa gare à Rutter, Ont. (Dossier 17241.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien jusqu'à nouvel ordre d'installer un gardien à la gare Rutter, qui devra être là de 7 a.m. à 6 p.m. tous les jours excepté le dimanche; les règlements de la compagnie pour la vente des billets et pour la réception du bagage aux haltes ou gares sans agent s'appliqueront à la gare Rutter. (Voir ordonnance n° 15998.)

3197. Demande par la *International Bridge and Terminal Co.*, en vertu de l'article 235, pour l'autoriser à construire et maintenir un pont et une voie ferrée à travers la rue Church, Fort-Frances, Ont. (Dossier 17421.2.)

Ordonnance accordant la demande. La requérante devra produire des nouveaux plans indiquant une largeur de 66 pieds pour la rue aux approches du pont du trafic, et une pente de 8 à 12 pour 100 sur la rue à partir de la rue Church au nord jusqu'au bassin. La traverse sera munie de barrières installées par la requérante et devront fonctionner nuit et jour. (Voir ordonnance 15822.)

3198. Au sujet de la traverse de la rue Norfolk par le Grand-Tronc dans la ville de Simcoe, Ont., et de la demande de la ville de Simcoe pour protéger le public à cette traverse. (Dossier 9437.85.)

Note.—La Commission examinera quelle sera la répartition des frais d'entretien. (Audition ajournée.)

Ordonnance enjoignant que la traverse soit, entre 7 a.m. et 7 p.m. tous les jours, sous la surveillance d'un gardien nommé par le Grand-Tronc. Quant à la répartition des dépenses, la question est ajournée aux prochaines séances de la Commission à Toronto ou Hamilton. (Voir ordonnance n° 15387.)

3199. Mise à l'étude de la protection publique à la première traverse à l'est de Welland, Ont., sur la ligne du M.C.R. (Dossier 9437.164).

Note.—Les municipalités devront démontrer pourquoi elles ne supporteraient pas une partie des dépenses.

Ordonnance enjoignant que le coût du maintien des barrières commandées par l'ordonnance n° 10568 soit supportée ainsi: 15 pour 100 par la ville de Welland, 10 pour 100 par le township de Crowland, et la balance par le Michigan-Central. (Voir ordonnance n° 15857.)

3200. Demande par le C.N.O., en vertu de l'article 159, pour l'approbation de son tracé à travers le township de East-Flamboro, milles 34.84 à 38.58. Dossier 12021.71.)

En suspens pour examiner le plan de l'entrée à Hamilton.

3201. Demande par le chemin de fer *Lake Erie and Northern,* en vertu des articles 158 et 159, pour l'approbation des plans de son tracé général entre la cité de Brantford et Port-Dover. (Dossier 18034.1.)

Ordonnance accordant la demande.

3202. Demande par le chemin de fer *Lake Erie and Northern,* en vertu des articles 234 et 243, pour l'approbation de la traverse du chemin public commençant dans la cité de Brantford jusqu'au terminus du dit chemin dans le village de Port-Dover. (Dossier 18034.2.)

Ordonnance accordant la demande. L'ingénieur de la Commission devra visiter les rues Victoria, Townsend et Wilson, dans la ville de Simcoe, et l'approbation de la traverse dans la cité de Brantford est sujette à une entente entre les parties.

3203. Demande par le chemin de fer *Lake Erie and Northern,* en vertu de l'article 227, pour lui permettre de traverser les voies du tramway électrique Brantford et Hamilton, le chemin T. H. et B., et le chemin Grand-Valley, dans la cité de Brantford, Ont. (Dossier 18034.3.)

Demande référée à l'ingénieur de la Commission pour inspection.

3204. Demande par le chemin de fer *Lake Erie and Northern,* en vertu de l'article 227, pour l'approbation d'une traverse au-dessus des voies des chemins T.H. et B. et M.C.R., au village de Waterford. (Dossier 18034.4.)

Ordonnance accordant la demande.

3205. Demande par le chemin de fer *Lake Erie and Northern,* en vertu de l'article 227, pour approuver sa traverse à niveau de la voie du Grand-Tronc à la ville de Simcoe, Ont. (Dossier 18034.5.)

Ordonnance accordant la demande.

3206. Résolution par le conseil de Bridgeburg, Ont., pour forcer les chemins M.C.R. et G.T.R. à faire communiquer au moyen d'un pont les quartiers nord et sud du village; et aussi pour qu'ils enlèvent la pile ouest du pont International qui empiète sur la rue Niagara (Dossier 18046.) (Audition ajournée.)

Ordonnance permettant à la municipalité de traverser les voies du Grand-Tronc et du Michigan-Central par un pont à haut niveau. La requérante devra en payer le coût et les frais d'entretien. (Voir ordonnance 16064 et 16175.)

3207. Plainte par la Chambre de Commerce de Paris, Ont., alléguant que le Grand-Tronc donne un service désavantageux par ses trains à destination de cet endroit. (Dossier 18739.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de faire arrêter son train n° 7 à Paris, afin d'y débarquer les voyageurs de Toronto et des endroits à l'est. (Voir ordonnance 16103.)

3208. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire et maintenir en opération certains embranchements ou voies d'évitement commençant à un endroit de sa ligne au sud de la rue Jex, Brantford, Ont., pour continuer du côté nord-ouest à travers la rue Jex, la rue Newport et la rue Oneida, jusqu'aux terrains des *Watrous Engine Works.* (Dossier 184425.)

Note.—Cette question est remise afin de compléter les termes de l'ordonnance du 11 octobre 1911.

Pas d'ordonnance.

3209. Demande par le chemin de fer T. H. et B., en vertu des articles 235,236 et 237, pour l'autoriser à faire une traverse à niveau à la rue Newport, Brantford, Ont.,

immédiatement près de la gare et des hangars à fret, avec des embranchements. (Dossier 17991.)

Ordonnance accordant la requête.

3210. Demande par le chemin de fer T. H. et B., en vertu des articles 221, 222 et 223, pour l'autoriser à faire traverser par un embranchement une ruelle pour atteindre les terrains de la *Armstrong Supply Company, Ltd.,* à Hamilton, Ont. (Dossier 18950.)

Ordonnance accordant la demande.

3211. Demande par le township de Nelson d'une audition pour prendre les moyens de protéger le public à la traverse du Grand-Tronc du Plains-Road, à l'ouest de la jonction de Burlington, township de Nelson, Ont. (Dossier 9437.765.)

Ordonnance mettant en cause le comté de Halton.

3212. Demande par la cité de Hamilton, pour l'approbation des plans montrant le tunnel sous la voie du Grand-Tronc à un endroit où l'extension projetée de l'avenue Birch au nord traversera cette voie ferrée près de Sherman-Inlet, Hamilton, Ont. (Dossier 17345.) (Audition remise.)

Demande entendue en partie et laissée en suspens afin de permettre au Grand-Tronc d'avoir l'opportunité d'examiner les plans soumis par la cité de Hamilton.

3213. Plainte par la municipalité de Tavistock, contre le Grand-Tronc, dont les trains excèdent la vitesse permise en traversant le chemin public à l'est de Tavistock. (Dossier 9437.464.)

Ordonnance enjoignant la construction de barrières aux traverses du chemin public sur les rues Hope et Woodstock, dans le village de Tavistock, lesquelles barrières seront érigées et entretenues par le Grand-Tronc. Les plans devront être déposés par la compagnie d'ici au 1er avril 1912, indiquant la position des barrières et des tours. Les barrières devront être en opération de 8 a.m. à 8 heures p.m. Vingt pour cent du coût de l'érection de ces barrières seront payés par le fonds des traverses de chemin de fer. La balance par la compagnie. La municipalité remboursera à la compagnie 15 pour 100 des dépenses d'entretien. Les travaux doivent être terminés et les barrières en état de fonctionner le 1er mai 1912.

3214. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire une voie double à travers l'avenue Pacifique, Fort-William, Ont. (Audition remise.) (Dossier 18604.)

Ordonnance accordant la demande. La cité de Fort-William remboursera le Pacifique-Canadien pour ses dépenses de la traverse de la ligne des tramways électriques et pour le maintien du losange.

3215. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire une deuxième voie principale (voie double) à travers la rue McTavish, Fort-William, Ont. (Dossier 18603.)

Ordonnance accordant la demande. La question de la protection du public est réservée *sine die,* mais pourra être soumise de nouveau après avis de la cité de Fort-William.

3216. Demande par le township de Sarnia, en vertu de l'article 257, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire un pont convenable là où sa voie traverse le drain Perche. (Dossier 18691.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de produire des plans pour le pont conformément à un arrangement avec le requérant pour être approuvés par la Commission avant le 20 avril 1912. Les travaux doivent être terminés au 1er août 1912.

3217. Demande par le C. N. O., en vertu des articles 158, 159, 237 et 176, pour l'approbation du tracé amendé de sa voie de Davenport à l'avenue MacClennan, à Toronto, et pour l'autoriser à traverser les chemins publics et à prendre possession de certains terrains du Pacifique-Canadien.

NOTE.—Cette question est soulevée afin de permettre aux parties de convenir des termes de l'ordonnance. (Dossier 12021.28.) (Audition remise.)

Question ajournée du consentement des parties, pour permettre une conférence entre elles.

3218. Demande par le chemin de fer C. N. O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa ligne à travers le chemin Russell, jonction Gore, township de Gloucester, Ont. (Dossier 3878.485).

Ordonnance accordant la demande.

3219. Demande par le chemin de fer C. N. O., en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à se raccorder avec la voie du Grand-Tronc à Cobourg, Ont. (Dossier 3878.497.)

Ordonnance accordant la demande.

3220. Demande par le chemin de fer C. N. O., en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à traverser la voie du Grand-Tronc près de Burlington, Ont. (Dossier 12021.69.)

Jugement réservé.

3221. Demande par le chemin de fer C. N. O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers le chemin public connu sous le nom de "chemin Metcalf", sur le lot 18, jonction Gore, township de Gloucester, comté de Carleton, au moyen d'une construction élevée.

Ordonnance approuvant la construction si elle a une largeur de 44 pieds. Si la cité d'Ottawa avertit la compagnie qu'elle a besoin d'une largeur de 60 pieds, alors la compagnie devra construire un pont ayant cette dimension de 60 pieds. La cité paiera le coût du surplus de 44 pieds.

3222. Demande par la ville de Vègreville, Alta., pour l'autoriser à faire et maintenir une traverse convenable pour le chemin public au-dessus de la voie du Canadian-Northern, sur la rue Main, Vègreville, Alta. (Dossier 13952.)

Ordonnance accordant la demande. La compagnie devra faire les changements et placer le hangar à fret et le hangar à charbon aux endroits indiqués sur le plan déposé à la Commission. Les travaux doivent être terminés le 1er août 1912. La ville de Vègreville devra payer les dépenses. (Voir ordonnance n° 16042.)

3223. Mise à l'étude du projet de requérir toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission d'équiper les locomotives de cendriers à bascule ou d'autres artifices pour empêcher les mécaniciens ou autres d'aller sous la locomotive pour la nettoyer. (Audition remise.) (Dossier 4966, partie 2.)

Ordonnance que toutes les compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission devront, avant le 1er décembre 1913, équiper leurs locomotives de cendriers à bascule qui pourront être vidés sans que les employés soient obligés d'aller sous la locomotive, moins cependant les cas d'urgence, et après cette date il sera illégal pour toute compagnie de se servir d'une locomotive qui ne sera pas ainsi aménagée. (Voir ordonnance n° 15988.)

3224. Les compagnies de chemins de fer sont requises de démontrer pourquoi elles ne devraient pas aménager leurs charrues pour la neige et dans lesquelles se tiennent des employés qui les manœuvrent de manière à ce que:

1. Il y ait une connexion entre la charrue et le sifflet à vapeur de la locomotive, afin que l'employé en charge de la charrue puisse donner par le sifflet les signaux voulus aux traverses, aux gares, etc.

2. Et qu'il y ait sur chaque locomotive une soupape d'air de sûreté, et aussi des connexions d'air entre la charrue et la locomotive, afin de permettre à l'employé en devoir de contrôler les freins à air, qu'il pourrait appliquer dans tous les cas d'urgence.

3. Que les charrues que l'on pousse en les employant, et qui n'ont pas de coupole, et dans lesquelles ne se tient aucun employé, devraient être munies de connexions de tuyaux à air entre la charrue et la locomotive, afin qu'au cas d'accident, si la charrue déraille et si les connexions à air sont interrompues, l'air s'appliquerait de lui-même automatiquement.

4. Que toutes les charrues à neige devraient s'accoupler automatiquement. (Dossier 1750, partie 5.)

Ordonnance enjoignant aux compagnies de se conformer aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus.

3225. Prise en considération de l'amendement proposé à l'ordonnance n° 8145:—

"Et il est de plus ordonné qu'aucune compagnie de chemin de fer ne devra se servir d'un train qui ne sera pas muni de connexions de freins à air entre le fourgon du conducteur ou le wagon en arrière du train et la locomotive. Lorsque des wagons forment un train et ne sont pas munis de freins à air, mais seulement de tuyaux à air, alors il ne devra jamais y avoir deux de ces derniers wagons attelés ensemble en aucune partie du train.

"Et il est de plus ordonné que chaque telle compagnie de chemin de fer sera passible de la pénalité d'une somme n'excédant pas vingt-cinq dollars pour chaque infraction aux règlement susdits, alors qu'ils seront devenus en vigueur et après. (Dossier 9,000, Cause 4294.

Jugement réservé.

3226. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 167, pour l'approbation du changement du tracé de son embranchement de la gare Oshawa à la ville d'Oshawa, du mille 2.05 au mile 2.80. (Dossier 18653.)

Ordonnance accordant la demande.

3227. Demande par le chemin C.N.O., pour l'approbation de son tracé près de Belleville, township de Sydney, comté de Hastings, Ont. (Dossier 3878. Cause 1480.)

La Commission doit étudier la question d'une halte à l'Institut des Souds-Muets.

Du consentement de toutes les parties, la halte sera placée à l'extrémité est des terrains de l'institut, et devra être terminée au 8 août 1912. Le chemin C.N.O. devra faire et entretenir un tunnel pour les piétons.

3228. Plainte par le conseil municipal de Hagersville, Ont., au sujet de la traverse du Grand-Tronc et du Michigan-Central à la rue King, Hagersville, Ont. (Dossier 5027.)

Laissée en suspens *sine die*; il est entendu que si l'arrangement conclu aujourd'hui n'est pas observé, la municipalité devra en avertir la Commission et la question sera de nouveau discutée.

3229. Demande par la Chambre de Commerce de Lakefield, Ont., pour que le Grand-Tronc soit obligé d'y donner un meilleur service. (Dossier 18471.)

La question est réglée.

3230. Demande par le chemin de fer Grand-Valley, pour l'approbation du tracé de l'extension projetée de sa voie dans la cité de Branford, Ont. (Dossier 560.5.)

Ordonnance enjoignant le chemin de Grand-Valley de payer à la Compagnie Toronto, Hamilton et Buffalo, la somme de $200 pour le vieux losauge.

3231. Demande par le township d'York en vertu de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance enjoignant le Pacifique-Canadien et le Canadian-Nord à fournir des plans au township démontrant de quelle façon ces compagnies se proposent d'effectuer leur entrée dans la cité de Toronto à travers les terres du township d'York, dans le voisinage de l'avenue MacLennan et au nord de la rue Yonge. (Dossier 18690.) (Audition ajournée.)

Demande refusée. Aucune ordonnance nécessaire.

3232. Demande par le township d'York, Ont., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire un pont au-dessus de l'ancienne ligne dite *Belt Line*, dans le dit township, à un endroit à l'est de la rue Yonge, vu qu'un nouveau chemin public est ouvert par le requérant. (Dossier 18708.)

Ordonnance approuvant les plans.

3233. Mise à l'étude de la protection du public à la traverse des chemins *Toronto Suburban* et Grand-Tronc, embranchement des *Union Stock Yards* à la rue Keele et à l'avenue St-Clair, Toronto. (Dossier 19093.)

Ordonnance que le système d'enclenchement Hayes, modèle " C ", soit placé de chaque côté du losange à la traverse sur la rue Keele. (Voir ordonnance 16411.)

3234. Demande par la *Hydro Electric Power Commission of Ontario,* en vertu de l'article 246, pour l'autoriser à ériger une ligne à basse tension à travers la voie du M.C.R., aux lots 7 et 8, township de Yarmouth, Ont. (Dossier 18893.)

Pas besoin d'ordonnance. La question a été réglée entre les parties.

3235. Plainte par S. R. Wilkie, de Toronto, Ont., relativement au service défectueux des trains fournis par le Grand-Tronc, qui ont fait un service spécial de la gare Union, Toronto, le 23 décembre, pour Hamilton, Brantford, etc. (Dossier 18998.)

Pas d'ordonnance.

3236. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à faire passer sa voie sur celle du Pacifique-Canadien à Lambton, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.21.)

Ordonnance accordant la demande.

3237. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire à travers la rue Jane, con. 5, township d'York, Ont., au moyen d'un pont à haut niveau. (Dossier 12021.31.)

Ordonnance accordant la demande.

3238. Demande par le Canadian-Northern, en vertu de l'article 16, pour l'approbation du changement de son tracé à travers une partie de la cité de Toronto, et les townships d'York et Etobicoke, mille 3.98 à mille 7.42 de la rue Yonge, Toronto (ligne Toronto-Hamilton). (Dossier 12021.73.)

Ordonnance rendue.

3240. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers l'avenue Ishington, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.36.) (Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la demande.

3240. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers la rue Church (terrain de la gare Ishington, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.37.) (Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la demande.

3241. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers la rue Bloor, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.38.) (Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la demande.

3242. Demande par le chemin C.N.O., pour l'autoriser à construire sa voie à travers l'avenue Kipling, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.39.) Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la demande.

3243. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers le chemin Montgomery, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.40.) (Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la demande.

3244. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers le chemin public entre les concessions 3 et 4, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.41.) (Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la demande.

3245. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers la ligne Brown, township d'Etobicoke, Ont. (Dossier 12021.42.)

Ordonnance accordant la demande.

3246. Demande par le chemin C.N.O., en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à traverser les voies du P.C. et du G.T., près de l'avenue St-Clair, Toronto, Ont. (Dossier 3878.469.) (Audition ajournée.)

En suspens afin de permettre aux parties de s'entendre. On devra en avertir la Commission.

3247. Demande par le chemin C.N.O., en vertu des articles 237 et 227, pour l'autoriser à construire à travers la rue Ford, Toronto, au moyen d'une traverse au-dessus du chemin public, et de traverser la voie du chemin de fer *Toronto Suburban* à la dite rue. (Dossier 12021.18.)

Ordonnance accordant la requête.

3248. Demande par le chemin de fer C.N.O., en vertu des articles 237 et 258, pour l'autoriser à détourner l'Esplanade Don et pour l'approbation de sa gare Don. (Dossier 3878.350.) (Audition ajournée.)

(*Ordonnances péremptoires.*)

De consentement, il émane une ordonnance. Les minutes devront être produites et contenir une clause pourvoyant à ce que les propriétaires qui souffriront des dommages seront indemnisés.

3249. Demande par le chemin de fer Pacifique-Canadien, pour l'autoriser à construire un tunnel à travers le chemin Scarlet, township d'York, Ont. (Dossier 16289.)

Ordonnance accordant la demande.

3250. Demande par la cité de Toronto, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc de continuer la rue York et certaines autres rues dans la cité de Toronto, en dessous des voies de ces compagnies; aussi pour l'approbation des plans au sujet du plan général du viaduc de Toronoto. (Dossier 588, cause 3322.) (Audition ajournée pour plus ample considération.)

Ordonnance pour que le plan déposé à la Commission, le 27 avril 1909, soit amendé de façon à ce que la rue York soit ouverte jusqu'à la rue Lake, et qu'un tunnel de la même largeur que la rue y soit fait à travers la partie élevée de la voie ferrée des compagnies. Quant à la question de l'indemnité, elle sera discutée avec le Pacifique-Canadien au sujet de l'expropriation des terrains et des dommages qui pourraient survenir à cause de l'ouverture de cette rue. Ceci est laissé pour une discussion ultérieur. (Voir ordonnance n° 16019.)

3251. La Commission étudie les plans de la nouvelle gare Union, Toronto, Ont., lesquels doivent être soumis par les chemins de fer. (Dossier '88, cause 2898.) (Audition ajournée.)

Les termes de l'arrangement sont en partie réglés. Les parties doivent convenir de la balance des clauses et les soumettre à la Commission.

3252. Plainte par MM. Smith, Willoughby, Munroe et autres, vu le prétendu refus du Pacifique-Canadien de donner un tarif de groupe de personnes de Toronto à Buffalo, et du service défectueux des trains lors des réunions de l'*American Political Science Association*. (Dossier 18987.)

En suspens. Le procureur du Pacifique-Canadien s'engage à répondre par écrit.

3253. Demande par l'Association Fraternelle Canadienne, en vertu des articles 26, 30 et 318, pour empêcher le G.T.R., le G.T.P.R., le C.P.R., et le M.C.R. d'exiger la somme de vingt-cinq centins de chaque délégué qui assiste aux conventions ou réunions de ces sociétés pour certifier le billet vendu à tel délégué, afin de démontrer qu'il a acheté un simple billet de l'endroit de sa résidence à l'endroit de l'assemblée, et

(2) aussi pour que les compagnies n'exigent que le prix d'un billet simple pour l'aller et retour des délégués assistant aux réunions des conventions ou de l'association, pourvu qu'il y ait au moins 100 délégués qui assistent à telle réunion de la convention ou de l'association.

Ordonnance renvoyant la demande.

3254. Demande par le chemin de fer C.N.O., pour l'approbation du changement de son tracé à travers la cité de Toronto et les townships d'York et d.Etibicoke, mille 3.98 au mille 7.42 de la rue Yonge. (Dossier 12021.73.)

Ordonnance approuvant le plan du tracé. Il sera loisible au Grand-Tronc de faire une demande au sujet des plans dans les 30 jours de la date de cette ordonnance.

3255. Demande par la Compagnie de téléphone Bell, pour l'approbation d'une copie du projoet d'un nouveau système de raccordement. (Dossier 3839, cause 538.) (Ajourné péremptoirement|)

Les termes de l'arrangement sont en partie acceptés. Les parties intéressées devront rédiger la balance des clauses et les soumettre à la Commission pour son approbation.

3256. Demande par la cité de Toronto, en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 4 des amendements à la loi des chemins de fer, et de l'article 315 de la dite loi, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie de téléphone Bell de changer ses taux actuels pour ses abonnés qui se servent du téléphone sur l'île et dans les autres endroits de la cité de Toronto, de façon à ce que ces taux ne donnent aucune différence entre les abonnés de l'île et ceux des autres endroits de la cité de Toronto. (Dossier 3574.40.) (Audition ajournée.)

Ordonnance que le supplément n° 43, C.R.C. 1708, soit amendé en biffant les taux prévus sous le titre " le service pour les résidents d'été quant au tableau de distribution de l'Ile ", et établissant divers taux, pour les gens d'affaires et pour les résidences, ainsi que pourvu par l'ordonnance. (Voir ordonnance n° 15953.)

3257. Au sujet du raccordement du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc à Brockville. (Dossier 5320, cause 2863.)

Note.—Le Pacifique-Canadien doit démontrer pourquoi l'ordonnance de raccordement ne devrait pas être modifiée afin que la présente demande de raccordement soit accordée. (Audition ajournée).

Ordonnance fixant le départ du train du Pacifique-Canadien n° 562 de Brockville à 2.30 p.m., et enjoignant que le Grand-Tronc devra, avant 2.15 p.m. chaque fois que son train n° 6 sera en retard, avertir l'agent de la gare du Pacifique-Canadien à Brockville, l'informant du nombre de minutes de retard à Brockville, et du nombre de voyageurs qui veulent prendre le train n° 562 du Pacifique-Canadien. Ce dernier ne devra pas alors faire partir son train avant 2.40 p.m. Après le 1er mai, le Grand-Tronc devra faire arriver son train n° 6 à Brockville à 2.10 p.m. Les ordonnances 4233 et 4294 sont rescindées. (Voir ordonnance n° 15976.)

3258. Demande par la Chambre de Commerce de la cité de Régina, Sask., en vertu des articles 314 et 339, pour une ordonnance afin de diminuer le tarif sur les classes de un à dix, y compris celui sur les marchandises envoyées de l'est du Canada à Régina; la plainte comporte que les taux sur le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern sur toutes les marchandises comprises dans les classes de un à dix sont excessifs et non proportionnés avec les taux des mêmes classes de marchandises exigés d'autres localités en concurrence.

Note.—La Commission décidera s'il est nécessaire de rendre sur cette question une nouvelle ordonnance, conformément au paragraphe 5 de l'article 56 de la loi des chemins de fer. Il ne sera pas rendu une nouvelle ordonnance par la Commission, vu qu'elle n'est pas nécessaire.

3259. Demande par la Chambre de Commerce de Vancouver, C.-B., pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien:—

(*a*) De cesser d'exiger un tarif préférentiel sur les marchandises transportées par cette ligne de Vancouver, C.-B., aux endroits situés sur la ligne principale du chemin dans la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba et sur l'embranchement de Crow's-Nest, vu la différence des taux exigés par cette ligne aux mêmes territoires (et à des distances plus considérables) de Montréal, Québec et autres endroits des bords de l'Atlantique.

(*b*) De cesser d'exiger un tarif préférentiel sur le blé et l'avoine envoyés de l'Alberta aux côtes du Pacifique, comparé au tarif exigé sur le blé et l'avoine (sur une distance plus considérable) des endroits des provoinces de la Prairie au lac Supérieur.

(*c*) De cesser un tarif préférentiel pour les voyageurs dans la Colombie-Britannique, et surtout pour les commis-voyageurs, comparé au tarif pour le transport des voyageurs dans les autres parties du Canada. (Dossier 1922, partie 2.) (Audition ajournée.)

Jugement réservé; la question sera réglée à l'enquête des taux de l'Ouest.

3260. Demande par la ville de Smith's-Falls, pour une ordonnance de la Commission nommant un ou des arbitres pour le règlement des réclamations des propriétaires de terrains au sujet de la fermeture de certaines rues dans la ville de Smith's-Falls traversées par le Pacifique-Canadien. (Dossier 9437.109.)

Ordonnance nommant l'hon. W. S. Sinclair, juge de la cour de comté pour le comté de Lanark, arbitre pour évaluer les dommages soufferts par les propriétaires. Son rapport et sa décision seront sans appel et lieront les parties. (Voir ordonnance 16029.)

3261. Demande par la *Seaman, Kent Co.*, de Fort-William, Ont., pour un taux uniforme sur le bois dur envoyé de Fort-William à Vancouver, savoir, 45 cents par 100 livres, tel qu'exigé par le Pacifique-Canadien sur le cèdre brut, l'épinette, etc., de Vancouver à Fort-William. (Dossier 18211.)

Ordonnance rejetant le tarif de 80 cents du Pacifique-Canadien par 100 livres sur le bois de service de Port-Arthur et Fort-William à Vancouver, C.-B. La compagnie devra au 4 avril 1912 lui substituer un tarif de 55 cents par 100 livres sur le bois de service, y compris celui de planchéiage, par wagon complet d'une pesanteur minimum de 40,000 livres. (Voir ordonnance n° 16059.)

3262. Demande par la Compagnie de téléphone *Russell Rural*, en vertu de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance accordant à la requérante communication à longue distance par la Compagnie de Téléphone Bell au village de Navan, Ont. (Dossier 3839.174.)

En suspens en attendant un arrangement avec la Compagnie de Téléphone Bell.

3263. Demande par la ville de Dorval, en vertu de l'article 269, pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de fournir un train journalier à bonne heure le matin, de Dorval à Montréal, et un train additionnel pendant la saison d'été, les dimanches, de façon à arriver à Montréal à dix heures. (Dossier 18500.)

Demande refusée.

3264. Demande par la cité de Lachine, Qué., en vertu des articles 258 et 284, pour enjoindre au Grand-Tronc d'établir sa gare principale à la gare du Couvent, laquelle devra être mune de tout ce qui est nécessaire auv voyageurs, au fret et au télégraphe, et de déplacer cette gare plus à l'ouest entre les 18e et 21e rues. (Dossier 16503.) (Audition ajournée.)

Demande rejetée.

3265. Demande par le Conseil du comté d'Iberville, Qué., pour l'autoriser à construire une traverse de chemin public sur la voie du chemin de fer Vermont-Central. (Dossier 18561.)

Ordonnance accordant la demande.

3266. Requête par les citoyens de Saint-François-de-Sales, Qué., pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien d'ériger une gare et de nommer un agent à cet endroit. (Dossier 17908.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire et maintenir une gare et nommer un agent à Saint-François-de-Sales. Les plans devront être produits le 12 mai 1912, montrant le tracé de la voie d'évitement et la gare pour le service des voyageurs et pour y placer du fret en moindre quantité qu'un chargement de wagon. (Voir ordonnance 16304.)

3267. Plainte par la paroisse de Saint-André, Qué., relativement au délai apporté par le C.N.O. à l'érection du pont sur la rivière Rouge à l'établissement de la Rivière-Rouge, pour remplacer le pont en bois enlevé par la compagnie. (Dossier 2342.63.)

Ordonnance accordant la demande.

3628. Requête par les habitants de la paroisse du Cap-Santé, Qué., pour une ordonnance enjoignant au chemin de fer C. N. Q. d'ériger une gare convenable à cet endroit et d'y placer un agent. (Dossier 17989).

Ordonnance approuvant la situation de la gare de la compagnie qu'elle se propose d'ériger au Cap-Santé et telle que demandée par les requérants. (Voir ordonnance 16334.)

3269. Demande par J. M. Morin, C.R., de Saint-Paul-L'Hermite, Qué., d'une ordonnance pour forcer le chemin de fer C. N. Q. à macadamiser ou à tenir en bon état les chemins publics et les approches du pont entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne. (Dossier 17873.) (Adition ajournée.)

Demande refusée par défaut de juridiction.

3270. Demande par le chemin de fer C. N. O., en vertu de l'article 29, pour amender l'ordonnance n° 14979 en ajoutant après le mot "voie" dans la troisième ligne de la portie de l'ordonnance relative aux travaux, les mots " sur les dits lots 105 et 107, et tout le terrain sur le côté est de la dite voie ouest situé sur le dit lot 107 ". (Dossier 15001.1.)

Ordonnance accordant la demande.

3271. Demande par le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 159, pour l'approbation de son tracé d'un endroit sur la rue Sainte-Catherine, Montréal, allant au nord-ouest à une distance de 7.18 milles, pour se raccorder avec le Grand-Tronc près de la jonction Jacques-Cartier; en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à traverser le Pacifique-Canadien à la rue Iberville, Montréal; en vertu de l'article 176, pour exproprier des terrains du Pacifique-Canadien; en vertu de l'article 221, pour l'autoriser à traverser le Pacifique-Canadien par un tunnel aux lots 346 et 346 de la paroisse Saint-Laurent, près de la jonction Jacques-Cartier, Qué. (Dossier 14329.4.) (Audition ajoutnée.)

Ordonnance autorisant le requérant à traverser la voie du Pacifique-Canadien à l'est de la rue Iberville, Montréal. Ce dernier devra remanier sa voie de Leeds aux usines Angus afin que le requêrant ne soit pas obligé de traverser plus d'une voie. (Voir ordonnance 15927.)

3272. Demande par le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à construire sa voie à travers celle des tramways de Montréal aux rues Ontario, Forsyth et Masson (pas encore ouverte officiellement), Montréal. (Dossier 14329.6.) (Audition ajournée.)

Ordonnance permettant au requérant de traverser le chemin de la ligne des tramways de Montréal aux rues Ontario, Forsyth et Masson au moyen d'un pont à haut niveau. (Voir ordonnance 16236.)

3273. Demande par le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 237, pour l'approbation des plans pour la traverse à haut niveau par le requérant aux rues Rachel, Hogan, Bercy et Sherbrooke, Montréal, et pour la fermeture de la rue Elm. (Dossier 14329.7).

Ordonnance décidant que l'ordonnance 15938, en date du 5 février 1912, soit rescindée en autant qu'elle permet au requérant de traverser la rue Rachel. (Voir ordonnance 16184.)

3274. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 222, pour l'autoriser à construire un embranchement d'un endroit sur sa ligne principale à 650 pieds sud-est, à partir du côté sud-est de la rue Forsyth, Montréal, à travers le village d'Hochelaga, la ville de Maisonneuve, et à travers la longue-Pointe, Montréal, et aussi un tronçon de voie qui relierait cet embranchement à la ligne principale, traversant la rue Moreau, Hochelaga. (Dossier 17716.) (Audition ajournée.)

Référée à l'ingénieur de la Commission pour rapport.

3275. Prise en considération de la protection du public à la traverse à niveau par le Pacifique-Canadien à l'avenue Prudhomme, Notre-Dame-de-Grâce, Qué. (Dossier 9437.112.)

Ordonnance autorisant le Pacifique-Canadien à construire un tunnel sous l'avenue Décarie et de détourner l'avenue Prudhomme au nord de l'avenue Décarie par l'avenue Western. Le coût des travaux devra inclure l'indemnité à être payée aux propriétaires dont les terrains seront endommagés par la dépression de l'avenue Décarie, par la fermeture de l'avenue Prudhomme; le coût sera réparti comme suit: $10,000 seront payés par le fonds des traverses de chemins de fer, et un cinquième de la balance par la cité de Montréal. (Voir ordonnance n° 16102.)

3276. Au sujet de la fermeture de la rue Saint-Philippe, Montréal, par le Grand-Tronc. (Dossier 17814.) (Audition ajournée.)

Cette question est réunie à la cause de la construction des voies élevées à Montréal, Qué.

3277. Demande par le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire sa voie à travers les rues DeMontigny, Logan, Lafontaine, Harbour, Ontario, Forsyth, Hochelaga, Sherbrooke, Frontenac, Rachel et Masson et les chemins de la côte Visitation, côte Saint-Michel et du Saut-aux-Récollets, Montréal. (Dossier 14329.3.) (Audition ajournée.)

Ordonnance accordant la requête.

3278. Demande par Vital Chicoine, de Verchères, Qué., pour le rétablissement des taux de 12½ cents par 100 livres, autrefois en vigueur sur le chemin de fer Q. M. et S. et sur le Grand-Tronc, sur le foin fortement pressé ou sur le fourrage en wagon complet de Verchères à Portland, Maine, pour l'exportation.

(Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien sont requis d'expliquer pourquoi ils exigent de leurs gares à l'est et au sud de Montréal des taux sur le foin fortement pressé et pour l'exportation plus élevé que MM. Loud et MacInnes dans leur lettre conjointe du 24 février 1908 ont tenté d'établir de Montréal en considération de la rescision de l'ordonnance de la Commission au sujet de ce qui est connu comme "la cause de la balance des taux". (Dossier 4007. Cause 486.)

Demande renvoyée.

3279. Demande par la Chambre de Commerce du district de Montréal, relativement aux délais apportés pour la livraison des marchandises dans les wagons et demandant que les compagnies de chemin de fer soient obligées de payer les frais de surestarie sur les wagons arrivés dans les cours et qui ne sont pas déchargés dans les 24 heures. (Dossier 18768.)

Demande refusée.

3280. Demande de la *Consumers Cordage Co.*, de Montréal, pour une ordonnance désapprouvant le tarif du Grand-Tronc, C.A. 66, C.R.C. n° E-1432, et celui du Pacifique-Canadien E-868, C.R.C., n° E-1286 et les suppléments n°s 6 et 5, produits par ces compagnies respectives pour entrer en vigueur le 29 janvier 1912, et annulant les taux sur la corde tels qu'ils existaient dans les premiers tarifs. (Dossier 19107.)

Ordonnance décrétant que le supplément n° 6 au tarif du Grand-Tronc C.R.C. E-1432, et le supplément 5 du tarif du Pacifique-Canadien C.R.C. E-1286, entreront en vigueur le 1er juin 1912. (Voir ordonnance 16314.)

3281. Demande par l'*Express Traffic Association*, de la part des compagnies de messageries représentées à Montréal, pour l'approbation des limites de livraison à Montréal. (Dossier 4214.147.)

En suspens pour que la Commission examine les limites proposées.

3282. Demande par la *Dominion Stock and Bond Corporation*, limitée, de Vancouver, C.-B., pour une ordonnance en vertu de l'article 258, enjoignant au G.T.P. de construire et maintenir une gare convenable à Fort-Fraser, C.-B. (Dossier 18970.)

Jugement réservé pendant la construction de la ligne du G.T.P. jusqu'à Fort-Fraser, alors que le site de la gare sera étudié.

3283. Plainte par J. R. Conrad, alléguant des taux de fret excessifs exigés par la *White Pass and Yukon Route* sur le minerai de Carcross à Skagway, et sur l'outillage pour les mines et les fournitures de chantiers de Skagway à Carcross.

NOTE.—La Commission entendra d'autres témoins de la part de la *White Pass and Yukon Route*, ainsi que le veut l'ordonnance n° 14689. (Audition ajournée.) (Dossier 10556.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance n° 12783 en date du 18 janvier 1911.

3284. Demande par le chemin de fer British Yukon, le chemin de fer *British Columbia Yukon*, et le chemin de fer Pacifique et Arctic, pour une nouvelle audition, conformément à l'arrêté du gouverneur en conseil en date du 16 juin 1911, de l'ordonnance de la Commission en date du 18 janvier 1911. (Audition ajournée.) (Dossier 2030, partie 2.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance n° 12783 en date du 18 janvier 1911.

3285. Etude des moyens de protection du public à la traverse du Grand-Tronc juste à l'ouest de Bainsville, township de Lancaster, Ont. (Dossier 9437.790.)

Ordonnance enjoignant l'installation d'une cloche électrique par le Grand-Tronc avant le 1er mai 1912. Vingt pour cent seront payés par le fonds des traverses de chemin de fer.

2386. Demande par le Grand-Tronc, en vertu des articles 59*a*, 222 et 237, pour l'autoriser à construire des embranchements, des "Y", ou des voies d'évitement, commençant à deux différents endroits de sa ligne près de de la gare de Barry's-Bay, et sur les lots 182 et 183, rang de Bonnechère-sud, township de Sherwood, Ont., pour continuer à travers la rue Mahon, Barry's-Bay, à travers les lots du village et les rues Brary et Murray, non ouvertes, jusqu'aux terrains de la *Golden Lake Lumber Co.* (Dossier 18377.)

Demande retirée.

3287. Demande par la *Natural Ressources Security Co., Lim.*, de Vancouver, C.-B., pour une ordonnance en vertu de l'article 258, enjoignant au G.T.P. de construire une gare convenable à ou près de Fort-George, C.-B. (Dossier 19024.)

Pas d'ordonnance. La question sera étudiée quand la voie de la compagnie sera construite jusqu'à Fort-George.

3288. Plainte par le conseil municipal de Winchester, Ont., relativement au service défectueux des trains à voyageurs fourni par le Pacifique-Canadien à cet endroit (Dossier 19205.)

Ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien le ou avant le 1er mai 1912 de faire arrêter régulièrement à Winchester ses trains n°s 21 et 22. (Voir ordonnance 16305.)

3289. Demande par le Canadian-Northern, en vertu des articles 227 et 228, pour l'autoriser à construire une voie de transfert pour raccorder son embranchement du Sudbury avec le chemin Algoma-Eastern, à travers la ville de Sudbury, division de Sudbury Mining, mille 0.0 à mille 2.39. (Dossier 16205.)

Ordonnance autorisant la construction de cette voie de transfert. (Voir ordonnance 16205).

3290. Demande par le chemin de fer C.N.O., en vertu de l'article 178, pour une ordonnance l'autorisant à s'emparer d'une partie du lot 9, de la concession Broken-Front, ville de Trenton, Ont., afin de pouvoir faire le changement nécessaire et approuvé par l'ordonnance 13480 en date du 7 novembre 1910. (Dossier 3878.506).

Ordonnance accordant la demande.

3291. Demande par les habitants de la cité d'Ottawa, demeurant une partie de l'année à divers endroits sur le Pacifique-Canadien, aussi bien que par les habitants permanents du district desservi par le dit chemin de fer, se plaignant que le site de la gare Union du Pacifique-Canadien est incommode pour l'arrivée et le départ des trains qui circulent sur cet embranchement; et aussi pour une ordonnance enjoignant le règlement de l'arrivée et du départ des trains de la gare centrale à la pointe Nepean, ou *vice versa.*

NOTE.—La question sera entendue de nouveau suivant un arrêté du conseil en date du 17 février 1912. (Dossier 12992.)

Jugement réservé.

3292. Demande par le chemin *Southern Ontario Pacific* (C.P.R.), pour l'autoriser à faire fonctionner temporairement son raccordement avec le chemin Toronto, Hamilton et Buffalo, près de Hamilton, Ont. (Dossier 1852.8).

Ordonnance autorisant le *Southern Ontario Pacific* à se servir de raccordement au point A tel que montré sur le plan B, et produit à la Commission, pour des fins de construction seulement, jusqu'au 31 mai 1912. (Voir ordonnance n° 16091.)

3293. Demande par le Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, pour l'autoriser à exproprier une partie du lot 13, rang 1, au sud du chemin Longwood, township de Ekfrid, contenant 1.05 acre et possédé par M. Samuel McLean. (Dossier 19263.)

Ordonnance accordant la demande.

3294. Demande par le Grand-Tronc pour l'approbation du plan d'un pont temporaire sur le canal Beaharnois. (Dossier 19254.) (Audition ajournée.)

Ordonnance autorisant le requérant à construire un pont temporaire sur le canal Beauharnois. L'ordonnance est sans préjudice aux droits ou obligations de la *Canadian Light and Power Co.,* le gouvernement du Canada, ou le requérant concernant toutè compensation au sujet de la construction de ce pont; tous ces droits sont réservés. (Voir ordonnance 16129.)

3295. Résolution par la Chambre de Commerce d'Ottawa, demandant à la Commission de forcer le G.T.R., le C.P.R., et C.N.R., à fournir des wagons pour l'expédition du foin du district entre Vankleek-Hill et Pembrooke, Ont (Dossier 19170.)

En suspens; par de décision.

3296. Plainte par Wm Baillie, de West-Monkton, Ont., relativement au refus du Pacifique-Canadien de fournir des wagons pour l'expédition du foin aux Etats-Unis à Cobden, Ont. (Dossier 19163.)

En suspens; pas de décision.

3297. Plainte de Edwin Kenny, Meath, Ont., relative au manque de wagons à cette gare sur la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 19138.)

En suspens; pas de décision.

3298. Requête de l'Association agricole de Namaska, n° 122, de Namaska, Alberta, demandant d'améliorer le service des trains et de la poste sur la ligne du Pacifique-Canadien. (Dossier 13893.)

Ordonnance renvoyant la requête. (Voir ordonnance n° 16271.)

3299. Demande de la Compagnie du chemin de fer Kettle-Valley, en vertu de l'article 159, pour l'approbation de sa voie à partir de Hope jusqu'à une distance de 25 milles. (Dossier 11738.7.)

Référée à l'ingénieur de la Commission pour qu'il fasse rapport.

3300. Demande de la Compagnie de navigation et de chemin de fer V. V. et E., en vertu de l'article 167, pour l'approbation des plans et du tracé de sa voie telle que changée entre Coquihalla-Summit et Hope, C.-B., soit une longueur de 37.5 milles. (Dossier 572.26.)

Référée à l'ingénieur de la Commission pour qu'il fasse rapport.

3301. Demande de la part du G.T.P. (branches subsidiaires), en vertu de l'article 167, pour l'approbation d'un changement dans l'emplacement de la voie et le choix du site de la gare sur son embranchement Tofield-Calgary, entre les townships 32-33 et 29-24, 4e méridien ouest, Alberta. La gare sera connue sous le nom de Bashaw, Alberta. (Dossier 10821.70.)

Ordonnance refusant la demande. (Voir ordonnance n° 16251.)

3202. Demande de la Compagnie G.T.P. (lignes subsidiaires), en vertu de l'article 167, pour l'approbation d'un changement dans l'emplacement de la voie et le choix de l'emplacement de ses gares sur son embranchement Tofield-Calgary, entre les townships 32-23 et 29-24, 4e méridien ouest, Alberta. Les gares seront connues sous les noms de Ghost-Pine, Three-Hills, Twining, Swalwell, et Grainger, Alberta. (Dossier 10821.71.)

Ordonnance approuvant les changements dans le tracé de l'embranchement de la Compagnie G.T.P. et le choix de la gare à Basham, Alta. (Voir ordonnance 16498.)

3303. Plainte par la *Riverside Lumber Co., Lim.*, de Calgary, Alta, contre le P.C., pour infraction aux lois du service des trains. (Dossier 1700, 2e partie.)

Plainte renvoyée, personne n'ayant comparu pour la requérante.

3304. Plainte par la Chambre de Commerce de New-Dayton, relativement aux prix exigés par la *Alberta Railway and Irrigation Company* pour le transport du grain à Port-Arthur et Fort-William. (Dossier 18755.2.)

En suspens afin de permettre à la compagnie de produire une réponse à la plainte.

3305. Plainte par l'Union des cultivateurs de l'Alberta, que le C.N.R. a négligé de clôturer sa voie sur son embranchement Calgary-Vègreville, et que des garde-bestiaux n'ont pas été placés. (Dossier 12924.53.)

Plainte retirée.

3306. Demande par la Compagnie C.N.R., en vertu de l'article 176, pour qu'il lui soit permis de prendre possession de terrains appartenant au Pacifique-Canadien pour un emplacement de voie au quart nord-est de la section 29, township, 27, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, Alta. (Dossier 12924.64.)

Cette demande a été entendue à Edmonton. Dès que M. Clarke eût averti la Commission que l'hon. M. Robson agirait comme arbitre, une ordonnance a été rendue nommant Son Honneur.

3307. Plainte par le Commissaire des bestiaux de la province d'Alberta, contre le Pacifique-Canadien, au sujet de l'expédition de bestiaux par McDaniel Bros., de Carstairs, Alta, à la *Vancouver-Prince-Rupert Meat Co.* (Dossier 15958.2.)

En suspens pour être entendue avec la requête du médecin vétérinaire général au sujet des règlements concernant les bestiaux.

3308. Etude des taux de transport du charbon des endroits de livraison dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, que l'on dit être excessifs, déraisonnables et injustes. (Dossier 19212.)

Cette étude est remise à l'audition de la cause des taux de l'Ouest.

3309. Demande de la cité de Strathcona, pour une ordonnance sous l'article 237, autorisant la construction d'un tunnel sous la voie du Pacifique-Canadien à la rue Queen. (Dossier 18243.)

Cette demande a été retirée.

3310. Demande par la Compagnie du Canadian-Northern, pour l'approbation de son tracé à travers les townships 47-52, rangs 24-26, ouest du 4e méridien, et une partie

de la cité de Strathcona, Alta. Mille 46.74 au mille 83.89, embranchement Calgary-Strathcona. (Dossier 10789.35.)

Ordonnance approuvant ce tracé. (Voir ordonnance 16222.)

3311. Requête des habitants de Resplendent, C.-B., Fitzhugh, Alta, Moose-Lake, C.-B., Prairie-Creek, Alta, Edmonton, Alta, Edson, Alta, et Hinton, Alta, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du G.T.P. à ouvrir au trafic sa ligne à partir de Prairie-Creek-Ouest. (Dossier 2236.72.)

Ordonnance obligeant la Compagnie du G.T.P. à cesser d'avoir un tarif préférentiel dans le transport du fret; au cas de refus d'obéir à cet ordre, la compagnie sera passible d'une pénalité de $100 pour chaque contravention. (Voir l'ordonnance 16242.)

3312. Demande du G.T.P., en vertu des articles 222 et 227, pour avoir le droit de construire, maintenir et opérer une voie pour la *Imperial Oil Co., Lim.*, à Edmonton, Alta. (Dossier 18651.)

Ordonnance autorisant cette construction. (Voir ordonnance 16201.)

3313. Demande du G.T.P., en vertu de l'article 222, pour avoir le droit de construire une voie pour desservir la Edmonton Portland Cement Co., section 6-53-19, ouest 5e méridien, Alberta. (Dossier 18599.)

Rien de fait. L'ordonnance du 29 février 1912, portant le n° 16041, permettant la construction d'une ligne à cet effet, est sujette à la condition que lorsque le Canadian-Northern désirera construire sa voie d'après un plan approuvé par l'autorité à cet endroit, cette ordonnance sera prise de nouveau en considération.

3314. Demande de la cité d'Edmonton, Alet, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance qui reviserait l'ordonnance de la Commission et portant le n° 12082, en date du 24 octobre 1910, en en changeant les termes et permettant à la cité requérante de faire passer son chemin de fer électrique à travers la ligne de la Compagnie de cheimn de fer Edmonton-Yukon-Pacifique au moyen d'un tunnel au lieu d'une traverse à niveau tel que prévu par la dite ordonnance, et pour placer aussi le chemin public en dessous du dit chemin de fer.

NOTE.—La Compagnie E. Y. et P. est requise de dire pourquoi, en vertu de l'ordonnance n° 15150, une autre ordonnance n'autoriserait pas la construction de ce tunnel, les frais de l'ouvrage devant être partagés également entre les parties et tel que suggéré par la requérante, le tout sujet à une contribution de 20 pour 100 sur le coût de l'ouvrage, à prendre sur le fonds de contribution à cet effet, mais ne devant pas dépasser $5,000. (Dossier 15552.)

La cause est suspendue, afin de permettre à la cité de produire de nouveaux plans au moins un mois avant la date de la prochaine audition de la cause.

3315. Demande de la cité d'Edmonton, Alta, en vertu des articles 29 et 30, pour obtenir une ordonnance obligeant les Compagnies C.N.R. et G.T.P. à poser une voie double à partir des limites est de la cité de la 1re rue. (Dossier 16839).

Cette cause est laissée en suspens vu que les parties sont en pourparlers.

3316. La question de la traverse par la Compagnie du G.T.P., sur le chemin de Fort-Saskatchewan, et la demande de M. Keily, d'Edmonton, Alta, au sujet de la déviation du chemin de Fort-Saskatchewan, sont prises en considération. (Dossier 9093, première partie).

Ordonnance rescindant celle portant le n° 8462 et enjoignant la Compagnie du G.T.P. de construire une voie au-dessus du chemin de Fort-Saskatchewan. Les plans devront être déposés avant le 9 mai 1912, et les travaux devront être terminés dans les 90 jours après l'approbation des plans par l'ingénieur de la Commission. Une amende de $100 par jour sera payée par la compagnie pour contravention à cette ordonnance. (Voir ordonnance 16259.)

3317. Demande de la *Brackman-Ker Milling Co.*, de Strathcona, Alta, qu'une ordonnance oblige les compagnies C.N. et P.C. à ne pas abolir leurs taux contenant des

privilèges pour la mouture du grain en transit à moins d'un avis de six mois. (Dossier 18563.)

Demande retirée.

3318. Plainte par le ministère de l'Agriculture, de la province d'Alberta, contre les taux excessifs exigés par le Pacifique-Canadien pour le transport du charbon dans cette province. (Dossier 18136.)

Jugement réservé. La question sera discutée avec l'enquête au sujet des taux de l'Ouest.

3319. Demande de la cité de Lethbridge, pour une traverse sur la voie du Pacifique-Canadien pour un tramway municipal, à la 13e rue dans la cité de Lethbridge.

Ordonnance permettant à la cité de Lethbridge de traverser la voie ferrée à l'endroit demandé à ses propres frais. Cette traverse ne sera que pour une année seulement, à moins qu'une nouvelle ordonnance ne prolonge le délai. La cité devra payer les dépenses du gardien ou des gardiens pour veiller à cette traverse.

3320. Demande de J. B. Savoy, L. Como et A. Laroque, et de la Société des améliorations locales du district n° 27, T. 4, demandant qu'instruction soit donnée à la Compagnie Canadian-Northern de construire des tunnels là où sa ligne traverse les chemins publics de l'est et de l'ouest entre les sections 9 et 16, dans le township 54, rang 26, à l'ouest du quatrième méridien, faisant partie de la route du lac Sainte-Anne et aussi le chemin public du nord au sud entre les sections 9 et 10, du même township. Aussi un tunnel au quart N.-O. de la section 10, et que la clôture soit faite par la compagnie. (Dossier 18318.)

La Commission a refusé la construction des tunnels demandés. La Société des améliorations locales du district peut demander le changement de la voie, si elle le désire, et la question sera étudiée par la Commission. Les parties peuvent envoyer tous les nouveaux détails qu'elles jugeront à propos.

3321. Demande de la ville de Battleford-Nord, Sask., pour une ordonnance en vertu de l'article 237, enjoignant à la Compagnie du Canadian-Northern de faire une traverse convenable à la rue Victoria, Battleford-Nord, Sask. (Dossier 18541.)

Laissée en suspens; le Canadian-Northern devra d'ici à un mois produire et communiquer le plan du tunnel proposé, avec le coût en détail.

3322. Plainte par F. J. Schwingshamer, de Englefield, Sask., au sujet du manque d'accommodation à cet endroit sur la voie du Canadian-Northern, et demandant qu'un agent de gare soit nommé. (Dossier 18808.)

La gare devra être construite à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission d'ici au 20 juin 1912. Il y aura là un agent permanent dès que les revenus atteindront la somme de $15,000.

3323. Demande par la ville de Battleford, Sask., pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du Canadian-Northern de donner un bon service de voyageurs sur l'embranchement entre la jonction Battleford et la ville de Battleford, Sask. (Dossier 19202.)

Ordonnance renvoyant la requête. (Voir ordonnance n° 16270.)

3324. Plainte par la municipalité de Nutana, Sask., vu que la Compagnie du Canadian-Northern ne clôture pas sa ligne dans cette municipalité. (Dossier 9994.51.)

Ordonnance enjoignant à la Compagnie du Canadian-Northern de clôturer une partie de sa ligne entre Saskatoon et Régina, maintenant non clôturée. Ces travaux devront être terminés au 1er novembre. Sinon il y aura une pénalité de $50 pour chaque jour de désobéissance aux ordres de la Commission. (Voir ordonnance n° 16241.)

3325. Plainte par l'Association des cultivateurs de Ituna-Hubbard, au sujet du mauvais état de la traverse du Grand-Tronc-Pacifique à la rue Main, Ituna, Sask. (Dossier 9437.800.)

La Commission ordonne qu'une traverse privée soit faite à la rue Main, ainsi que le Grand-Tronc-Pacifique avait offert d'en faire une; la compagnie devra ouvrir le chemin Beaver-Hills à travers sa voie d'après le modèle d'une traverse de premier ordre, approuvée par la Commission. Ces travaux devront être terminés au 1er juin 1912.

3326. Plainte par Charles W. Deaver, de Viscount, Sask., alléguant que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas construit une traverse pour les animaux sur sa terre au quart N.-O., sections 28-34-27, O. 2e M., Sask. (Dossier 14896.)

Ordonnance renvoyant la plainte. (Voir ordonnance n° 16208.)

3327. Résolution de la Société des améliorations du district n° 183, de Banger, Sask., se plaignant de l'insuffisance des garde-bestiaux sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier 455.8.)

Aucune ordonnance.

3328. Plainte par l'association des améliorations locales du district n° 183, de Esterhazy, Sask., relativement aux garde-bestiaux sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique dans le district. (Dossier 455.17.)

Pas d'ordonnance.

3329. Requête des habitants et des propriétaires du Druid, Sask., et des environs, demandant que le Grand-Tronc-Pacifique établisse à cet endroit une gare près de celle du Pacifique-Canadien, afin qu'il y ait une voie qui relie les deux chemins de fer. (Dossier 19113.)

Jugement réservé.

3330. Plainte par les colons de Naseby, Sask., alléguant que le Pacifique-Canadien n'a pas l'outillage requis pour le maniement du fret, et ne donne pas aux voyageurs un abri suffisant contre les intempéries. (Dossier 13120.)

Requête retirée.

3331. Requête par le Grand-Tronc-Pacifique (lignes subsidiaires), en vertu de l'article 258, demandant l'approbation du site proposé d'une gare à Cutknife, sur son embranchement de Cutknife, aux sections 33-43-21, O. 3e M., Sask. (Dossier 19191.)

Ordonnance approuvant le choix du site du Pacifique-Canadien à la moitié sud de la section 33, township 43, rang 21, à l'ouest du 3e méridien, et refusant l'approbation de la demande du Grand-Tronc-Pacifique pour le site de sa gare. (Voir l'ordonnance n° 16322).

3332. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 258, pour l'approbation du site projeté de sa gare à Cutknife, Sask., sur la moitié sud des sections 32-43-21, O. 3e M., Sask. (Dossier 18630.)

Ordonnance que l'emplacement de la station du Pacifique-Canadien sur la moitié sud de la section 32, township 43, rang 21, ouest 3e méridien, soit approuvé, et refus de la demande du Grand-Tronc-Pacifique (branches subsidiaires) pour la location de sa gare. (Voir ordonnance 16322.)

3333. Demande par le Grand-Tronc-Pacifique (lignes subsidiaires), en vertu de l'article 167 de la loi des chemins de fer, pour l'approbation de l'emplacement d'une gare à Bashaw, Alta., Three-Hills, Twinning, Swalwell, Grainger, dans la province d'Alberta.

Référée à l'ingénieur de la Commission pour qu'il fasse rapport.

3334. Demande par le Grand-Tronc-Pacifique (lignes subsidiaires), en vertu de l'article 167 de la loi des chemins de fer, pour l'approbation de l'emplacement de sa gare à Bashaw, Alta.

Ordonnance renvoyant la requête. (Dossier 10821.70.)

3335. Demande de la Compagnie du C. N. R., en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire un embranchement de sa ligne Goose-Lake à travers

l'avenue " A " jusqu'à la *Saskatoon Power House*, Saskatoon, Sask. (Dossier 17698.)

Ordonnance autorisant la construction de cet embranchement. (Voir ordonnance n° 16245).

3336. Plainte par la Chambre de Commerce de Denholm, Sask., que le Canadian-Northern y a fermé sa gare et déplacé le gardien de cet endroit. (Dossier 6685.)

Pas d'ordonnance. La compagnie s'engage à tenir un agent à Denholm.

3337. Plainte par la municipalité rurale de Kindersley, Sask., au sujet de la traverse dangereuse du Canadian-Northern entre le quart S.-O. des sections 4-29-23 et le quart N.-O. des sections 33-28-29, et demandant qu'une traverse à haut niveau soit érigée. (Dossier 9189.2.)

Ordonnance autorisant le déplacement du chemin public à l'endroit de la traverse, et permettant à la compagnie d'exproprier dans ce but les terrains tels que décrits dans l'ordonnance. Si le changement du chemin a lieu la compagnie devra lui donner une largeur de 20 pieds. Le changement du chemin ou la construction du pont devront être terminés avant le 1er septembre 1912.

3338. Requête par le comité local des améliorations du district 161, au sujet d'un pont sur le chemin public au-dessus de la ligne du Pacifique-Canadien au-dessus de Fillmer-Creek.

NOTE.—La cité de Moosejaw doit expliquer pourquoi elle ne contribuerait pas dans les dépenses de la construction d'un pont à cet endroit si la Commission décide que ce dernier est nécessaire. (Dossier 16165.)

Le Pacifique-Canadien devra produire un plan montrant l'endroit et la nature du pont, avec un mémoire du coût des travaux, et devra en fournir une copie à la cité de Moosejaw et aux avocats de la requérante. La prise en considération de la question est ajournée.

3339. Plainte par E. D. Sworder, de Regina, Sask., alléguant le mauvais état de la traverse que lui donne le Grand-Tronc-Pacifique aux sections 8-21-12, ouest 2ème M., Sask. (Dossier 18341.)

Référée au sous-ingénieur Drury pour examen et rapport sur ce qui est nécessaire de faire pour l'accomplissement des conventions et donner une bonne route au plaignant.

3340. Demande par le Canadian-Northern, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à détourner et refaire le chemin public entre les sections 12 et 13, township 6, rang 18, ouest du 2ème méridien, prolongement de Maryfield, Sask. (Dossier 10799-89.)

Demande retirée. (Voir ordonnance 16078.)

3341. Plainte par le village de Brownlee, Sask., au sujet du service des wagons par le Pacifique-Canadien à cet endroit, comparé à celui des autres villes sur la même ligne. (Dossier 19027.)

Ordonnance renvoyant la plainte. (Voir ordonnance n° 16210.)

3342. Demande par Stockton et Mellinson, de Régina, pour le rétablissement du tarif des messageries de $2 par 100 livres sur les chargements de fruits, de Lewiston, Idaho, Hood-River, Oregon, et Riparia et Walla Walla, Washington, à Winnipeg et aux endroits intermédiaires (y compris Régina) *via* Kingsgate, et que la pesanteur minimum d'un wagon chargé soit de 15,000 livres; aussi que les mêmes taux et la même pesanteur minimum s'appliquent de Milton, Oregon, et de Seatle, Tacoma et Puyallup, Washington. (Dossier 4214,183.)

Ordonnance renvoyant la requête.

3343. Plainte par la Chambre de Commerce de Régina au sujet de la pesanteur fixée d'une verge cube de gravier telle que mentionnée dans la classification canadienne n° 15. (Dossier n° 16453.7.)

Plainte retirée.

3344. Plainte par la *Eureka Planter Co., Lim.*, de Woodstock, Ont., sur la classification du fret sur les instruments d'agriculture qui sont envoyés à l'ouest de Port-Arthur. (Dossier 17057.)

Aucune décision.

3345. Etude des taux du fret sur le charbon des points de livraison dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta que l'on prétend evcessifs et exagérés et préférentiels. (Dossier 19212.)

Cette question sera entendue lors de l'étude des taux de l'Ouest.

3346. Demande par la municipalité de De Salaberry, Man., en vertu des articles 235, 252 et 53, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de faire une traverse sur le chemin public aux terrains de la gare d'Otterbourne. (Dossier 18020.)

La compagnie s'engage à donner une entrée aux élévateurs en continuant l'ancienne route sur la limite nord du bloc H (la route présentement employée) à travers ses cours du côté est, le tout sujet aux règlements ordinaires; mais le tout ne deviendra pas un chemin public.

3347. Plainte par le village de Gimli, Man., à propos du service des trains du Pacifique-Canadien à cet endroit. (Dossier 19188.)

Pas d'ordonnance.

3348. Plainte par la municipalité rurale de Bifrost, Man., au sujet du manque de drainage dans le township sur le voie du Pacifique-Canadien, prolongement Arborg. (Dossier 19247.)

Plainte retirée.

3349. Enquête pour enjoindre le Canadian-Northern à placer un agent à Woodnorth, Man. (Dossier 19136.)

Pas d'ordonnance. La compagnie s'engage à placer un agent à Woodnorth dès le 5 avril.

3350. Plainte par la Chambre de Commerce de Roblin, Man., que le quai de la gare fourni à cet endroit par le Canadian-Northern est trop petit. (Dossier 19015.)

Demande laissée en suspens.

3351. Plainte par la Chambre de Commerce de Roblin, Man., au sujet du manque de commodité et de l'état de la cour aux bestiaux du Canadian-Northern à cet endroit. (Dossier 19017.)

Demande laissée en suspens.

3352. Plainte par la Chambre de Commerce de Roblin, Man., que la gare du Canadian-Northern à cet endroit est trop petite. (Dossier 19016.)

Demande laissée en suspens.

3353. Requête des habitants de Dunrea, Man., demandant une voie de raccordement entre le Great-Northern et le Canadian-Northern à Minto, Man. (Dossier 19142.)

Ordonnance enjoignant au chemin de fer Brandon, Saskatchewan et Hudson-Bay à fournir et établir une voie de raccordement avec la voie du Canadian-Northern à Minto; les travaux doivent être terminés le 24 mai 1912. (Voir ordonnance n° 16501.)

3354. Plainte par la Chambre de Commerce de Pelly, Sask., contre le Canadian-Northern au sujet du délai dans le transport du fret à Pelly, la compagnie laissant le fret sur ses voies d'évitement au lieu de le rendre à destination. (Dossier 19051.)

Plainte renvoyée.

3355. Plainte par William Bruce, de Winnipeg, que le Canadian-Northern s'est emparé de terrains lui appartenant et à un nommé E. E. Wire, à Clarkleigh, Oak-Point, les a endommagés, et refuse de payer les dommages et le prix du terrain. (Dossier 15348.)

La Commission décide qu'elle n'a aucun droit de décider cette question.

3356. Etude de la sûreté publique à la traverse de la rue Main, Gladstone, Man., par les lignes du Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien. (Dossier 9437.732.)

Ordonnance enjoignant la nomination à la traverse d'un gardien qui sera choisi par le Canadian-Northern, lequel gardien devra être en fonctions de 8 a.m. à 8 p.m. tous les jours. Un tiers du salaire de ce gardien payé par le Canadian-Northern devra être remboursé par le Pacifique-Canadien. (Voir ordonnance n° 16237.)

3357. Requête par les habitants de Lautier, Man., pour une ordonnance enjoignant au Canadian-Northern de donner plus de facilité pour le chargement des effets à cet endroit et pour adoucir la pente le long de la voie où se fait le chargement. (Dossier 4815.)

Une ordonnance n'est pas nécessaire. La compagnie s'engage à suivre les recommandations de l'inspecteur de la Commission.

3358. Mise à l'étude de l'opportunité d'amender l'ordonnance n° 9160, en date de 6 janvier 1909 *re* les haltes, de sorte que lorsque les compagnies y nommeront un agent pour les grains, elle devra aussi y installer un système de télégraphie. (Dossier 5205, boîte 871.)

Pas d'ordonnance.

3359. Demande par le Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 347, pour l'autoriser à construire deux embranchements pour la *Imperial Oil Co.*, aux blocs n°s 34, 32 et 30, et à travers les rues Xante et Knox, ces blocs étant entre les rues Brighton et Trinity, au nord-est de l'avenue Alexander, Winnipeg, Man.

NOTE.—La Commission décidera la question de limiter la circulation sur ces embranchements pendant la nuit seulement, tel que voulu par l'ordonnance n° 15709, en date du 29 novembre 1911. (Dossier 18473.)

Pas d'ordonnance.

3360. Mise à l'étude des améliorations à faire dans les cours du Pacifique-Canadien à Winnipeg pour l'entrée et la sortie des employés. (Dossier 18303.)

La compagnie devra d'ici à un mois du 25 mars 1912 produire un plan pour l'approbation de l'ingénieur. Ce plan devra indiquer un pont élevé pour atteindre les rues Brant et Brown; la passerelle devra avoir 6 pieds de largeur et aboutir à ou près de la table tournante.

3361. *Re* la traverse de la rue Talbot par le Pacifique-Canadien à Winnipeg, Man.

NOTE.—La Commission étudiera la question d'un tunnel à cette traverse suivant l'ordonnance n° 15558, en date du 5 décembre 1911. (Dossier 9437.279.)

Ordonnance amendant l'ordonnance du 5 décembre 1911, enjoignant à la cité de Winnipeg de payer les dépenses des gardiens déjà encourues et qui seront encourues à l'avenir à ce sujet.

3362. Demande par le Canadian-Northern, pour l'autoriser à enlever son embranchement allant à l'entrepôt de la *United Fruit and Produce Co.*, rue Main, Winnipeg, Man. (Dossier 18578.)

Pas d'ordonnance.

3363. Demande par le Canadian-Northern, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à construire une deuxième voie à travers le chemin public de Pembina, Fort-Rouge, Winnipeg, Man.

NOTE.—La Commission étudiera la différence des pentes et la protection du chemin public, tel que pourvu par l'ordonnance n° 15562, en date du 5 décembre 1911. (Dossier 18566.)

Pas d'ordonnance.

3364. Demande par la *Tuxedo Park Co., Lim.*, et la *Canada Cement, Co., Lim.*, en vertu des articles 226 et 317, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique de construire des voies de reccordement entre leurs lignes ou avec les terrains des requérants. (Dossier 15772.)

Pas d'ordonnance. Les plans ne sont pas complets.

3365. Plainte par William Grey-Campbell, limitée, de Winnipeg, Man., alléguant des obstructions aux traverses des rues Jessie et Corydon, Winnipeg, Man., par les trains du Canadian-Northern. (Dossier 18922.)

Aucune ordonnance au sujet de l'obstruction des rues. La compagnie s'engage à placer une cabane en bois de manière à ce que les boyaux pour l'incendie puissent être manœuvrés en dessous des voies.

3366. Demande par le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu des articles 222, 227 et 237, pour l'autoriser à construire un embranchement pour desservir les parcs à bestiaux *Union*, dans la cité de St-Boniface, Man., en traversant le chemin Springfield, le chemin Dawson et la voie du Canadian-Northern. (Dossier 18750.)

Référée à l'ingénieur de la Commission pour qu'il fasse rapport.

3367. Le Canadian-Northern devra démontrer pourquoi le tarif commun pour le bois de service à partir de différents endroits du Canadian-Northern à d'autres endroits sur le C.P.R., C.R.C. numéros 342 et 343, ne devrait pas être refondu et revisé de façon à le simplifier, à faire disparaître le favoritisme, et aussi à fournir des voies convenables sur les lignes décrites au rapport de l'employé en chef du trafic de la Commission, en date du 3 ajnvier 1912, et dont une copie est entre les mains de la compagnie.

NOTE.—De la part du Pacifique-Canadien, M. E. W. Beatty, par une lettre du 19 février 1912, a averti la Commission que le personnel du trafic de sa compagnie n'avait aucune objection à la révision de ce tarif suivant le rapport de l'employé en chef du trafic de la Commission. (Dossier 18179.)

La cause a été rayée du rôle, vu que les compagnies sont à préparer des tarifs.

3368. Plainte par la *B. Shragge Iron and Metal Co.*, de Winnipeg, Man., que les compagnies de chemins de fer ont augmenté leur tarif de 15 centins par 100 livres sur le fer de rebut par chargement de wagon, de Winnipeg à Port-Arthur, Fort-William et Westford, à 18 centins par 100 livres, et demandant une ordonnance pour que l'ancien tarif de 15 centins soit remis en vigueur; aussi une demande pour un taux réduit pour le fer de rebut (servant aux laminoirs) de Winnipeg à Medicine-Hat. (Dossier 18407.)

Les compagnies de chemin de fer s'engageant à revenir à leur taux de 15 centins, la Commission décide qu'elle ne rendra pas d'ordonnance.

3369. Demande par la *H. W. Johns-Manville Co., Lim.*, de Winnipeg Man., pour une ordonnance décrétant que le feutre à construire Keystone soit placé dans la quatrième classe pour chargement moindre qu'un wagon complet, et dans la cinquième classe pour chargements d'un wagon complet. (Dossier 16453.5.)

Demande retirée.

3370. Plainte par la *Eureka Planter Co., Lim.*, de Woodstock, Ont., au sujet de la classification du fret sur les instruments d'agriculture qui sont envoyés à l'ouest de Port-Arthur, Ont. (Dossier 17057.)

En suspens. Il n'y a aucune preuve d'offerte.

3371. Que la classification du fret canadien soit le suivant:—

(a) Abolition des listes d'effets de commerce sujets à restriction sous leurs différents chefs.

(b) Restriction des taux pour un chargement de wagon en général à un tarif pour un chargement de wagon d'articles spéciaux.

(c) La pesanteur minimum d'un wagon chargé doit autant que possible avoir la capacité ordinaire d'un wagon de 36 pieds 6 pouces à l'intérieur, ayant toujours égard à la qualité des marchandises qui y sont transportées. (Dossier 10453.6.)

Jugement réservé.

3372. Prise en considération du tarif spécial local des messageries Dominion et Canadian-Northern qui peut s'appliquer à la crème entre des endroits dans les provinces de Saskatchewan, Alberta et Manitoba, et Ontario à l'ouest de Port-Arthur sur une distance n'excédant pas 300 milles, lequel avait pris force le 1er novembre 1911, mais avait été suspendu par la Commission le 27 novembre 1911. (Dossier n° 4214.219.)

Jugement réservé.

3373. Demande par la Chambre de Commerce de St-Boniface, Man., pour que les limites de la livraison des télégrammes soient étendues. (Dossier 10041.27.)

Jugement réservé.

3374. Demande par la *Paterson Manufacturing Co.,* Winnipeg, Man., enjoignant la Compagnie du Canadian-Northern à faire circuler tous les jours ses wagons sur ses voies d'évitement à Saint-Boniface, Man. (Dossier 19316.)

Référée à l'ingénieur de la Commission, afin qu'il fasse rapport sur la nature des lieux et quand les wagons devront ainsi circuler.

3375. Demande par le Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 233, pour une une ordonnance rescindant l'ordonnance n° 13059, et lui substituant une ordonnance qui approuverait un pont au-dessus de la rivière Kyax à l'est de Prince-Rupert, C.-B., lequel aurait une travée fixe au lieu d'une travée mobile. (Dossier 2236.51.)

La Commission n'agira pas avant que le ministère des Travaux public n'ait décidé la question.

3376. Demande par les cultivateurs de Pleasant-Point, près de Carberry, Man., que le Pacifique-Canadien construise une voie d'évitement à cet endroit. (Dossier 19239.)

Ordonnance refusant la demande. (Voir ordonnance n° 16240.)

3377. Demande par le Grand-Tronc-Pacifique (lignes subsidiaires), pour l'autoriser à traverser la ligne principale du Pacifique-Canadien dans le quart N.-O., section 26, township 10, rang 18, à l'ouest du premier méridien, district de Brandon, Man. (Dossier 18030.1.)

La Commission rend une ordonnance conforme au rapport de son ingénieur autorisant la traverse.

APPENDICE C.

PRINCIPAUX JUGEMENTS DU 31 MARS 1911 AU 31 MARS 1912.

DEMANDE DE H. E. LEDOUX, DE LA COMPAGNIE H. E. LEDOUX, LIMITÉE, POUR UN TARIF SUR LES CIGARES PAR CHARGEMENT COMPLET DE WAGON.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott, 9 mars 1911.

Cette demande a été entendue à la séance tenue à Montréal le 24 janvier dernier. M. Ledoux manufacture des cigares à Montréal et les envoie à Winnipeg à un entrepôt pour y être distribués. A l'audition de la cause, M. Walsh, qui comparaissait pour la requérante, a déclaré que la compagnie envoyait annuellement de Montréal à Winnipeg entre huit à douze wagons chargés de cigares. Cette manière d'agir devenait possible vu la pratique exceptionnelle suivie par la requérante de manufacturer à Montréal et d'envoyer ses produits directement à son entrepôt à Winnipeg. Il n'y a aucune preuve qu'un autre manufacturier de cigares de l'Est en enverrait dans l'Ouest si cette demande était accordée. M. Walsh a affirmé qu'il y avait d'autres fabricants de cigares intéressés dans cette demande, et il a fait mention de la Compagnie George Tuckett, de Hamilton et *Rock City Tobacco Co.*, de Québec. Parlant de la première compagnie, il dit qu'elle pourrait avoir besoin de quelques wagons durant l'année; quant à la *Rock City Tobacco Co.*, elle pourrait se servir d'un ou de quelques wagons, mais il n'en peut dire le nombre.

A première vue, il ne serait pas raisonnable de refuser une demande d'un taux spécial pour un wagon chargé, s'il est établi que cela aurait pour effet d'augmenter la circulation des wagons transportant les effets en jeu. Cependant, il faut aussi considérer l'effet que la concession de cette demande aurait sur les affaires des autres manufacturiers de cigares, et aussi l'influence qu'elle aurait sur le revenu des compagnies de chemins de fer.

Bien que la preuve du volume du trafic des cigares dans l'Ouest ne soit pas bien satisfaisante, on peut facilement en arriver à la conclusion que la quantité de cigares qui serait expédiée dans l'Ouest au moyen du chargement complet d'un wagon serait minime comparé au trafic total. D'autres manufacturiers de l'Est qui ne font pas leurs affaires de la même manière que la requérante, et qui n'ont aucunement besoin de ce tarif spécial, vu qu'ils n'expédient pas de wagons chargés complètement, trouveraient un désavantage par la préférence qu'un tel tarif donnerait à la requérante. Avant d'accorder une demande semblable, il me semble qu'il faudrait établir qu'une bonne partie de ce trafic se ferait par wagons complets. Il n'y a aucune preuve de cela. De fait, je crois qu'il est évident qu'à part les envois de M. Ledoux, et peut-être ceux de quelques wagons par un ou deux autres manufacturiers, le gros du trafic se fait L.C.L.

De plus, il faut aussi considérer l'effet que la concession de cett edemande aurait sur les revenus des compagnies de chemins de fer. Les cigares sont du luxe. Ils sont classés L.C.L. première classe. On ne se plaint pas que les taux soient excessifs. La concession de cette demande aurait pour effet de diminuer les revenus des compagnies de chemins de fer de 47½ pour 100 en transportant ainsi du fret qui irait dans des wagons complets; c'est-à-dire si l'on accordait ainsi le tarif de quatrième classe pour un wagon complet tel que demandé. Si cette demande était accordée, on pourrait aussi bien dire que les objets de luxe qui sont maintenant dans la première classe devraient aussi bénéficier d'une semblable réduction.

Je suis d'avis qu'aussi longtemps que la Commission ne sera pas convaincue que l'établissement d'un tarif pour la charge d'un char complet pour les cigares n'augmentera pas le volume du trafic dans cette branche d'affaires, et que ceux qui font le métier de fabriquer les cigares ne seront pas plus disposés à en profiter, la demande de la requérante devra être refusée.

Le commissaire en chef Mabee et le commissaire McLean sont du même avis.

DEMANDE DE LAMONTAGNE, LIMITEE, DE MONTREAL. ENTENDUE A OTTAWA, LE 21 FEVRIER 1911.

Jugement par M. le commissaire Mills, le 23 mars 1911.

La requérante en cette cause manufacture à Montréal des malles, valises et divers articles de sellerie. Elle a deux entrepôts pour la distribution de ses marchandises dans l'Ouest, l'un à Winnipeg et l'autre à Vancouver; sa demande est de changer la règle 2 de la classification canadienne n° 15 (maintenant en vigueur), de manière à lui permettre d'expédier des wagons complets chargés indifféremment avec des malles, valises et autres articles de sellerie " entre les endroits à l'ouest et y compris Port-Arthur, Ontario, et des endroits à l'est de Port-Arthur, Ontario, jusqu'à Port-Arthur, et réciproquement des endroits de l'Ouest. (Voir la règle 2 (c), page 3, de la susdite classification.

Dans la classification susdite, les wagons complets de malles et de valises sont placés dans la troisième classe, sujets à une pesanteur minimum de 14,000 livres. Les articles de sellerie sont sujets à différents taux, quelques-uns sont de la quatrième classe et d'autres de la cinquième classe, sujets à une pesanteur minimum de 24,000 livres. (Voir règle 1 (*a*), (page 2, de la classification.)

" Entre les endroits à l'est de Port-Arthur, Ontario ", (règle 2 (*b*), page 3, des wagons chagés indifféremment de malles, valises et articles de sellerie sont tarifés au taux de la troisième classe,—au taux du transport des malles et des valises, les plus haut cotées sur cette liste, sujet à une pesanteur minimum de 20,000 livres, suivant la règle 2 (*b*), page 3, de la classification; la demande est pour le transport de wagons chargés indifféremment de malles, de valises et d'articles de sellerie comme devant être de troisième classe, avec une pesanteur minmum de 14,000 livres, " entre les points à l'ouest et y compris Port-Arthur, Ontario, et des endroits à l'est de Port-Arthur, Ontario, jusqu'à Port-Arthur, Ontario, et des endroits à l'ouest d'iceux et *vice versa* ", cela veut simplement dire le transport de ces marchandises à et dans l'ouest aux mêmes conditions que dans l'est, mais avec une pesanteur minimum de 14,000 livres au lieu de 20,000 livres.

M. Bulling, représentant les compagnies de chemins de fer, a fait deux objections:

(1) Quoique certains fabricants fassent le commerce des valises et de la sellerie, certains manufacturiers ne le font pas, et ceux qui fabriquent les deux auront alors un avantage sur ceux qui ne fabriquent que des malles et des valises.

(2) Que le transport d'un tel mélange de marchandises dans les wagons complets est en opposition à la classification régulière, qui pourvoit au tarif d'un wagon complet quand toutes les marchandises sont de la même espèce, ajoutant que les compagnies de chemins de fer perdent souvent des revenus auxquels elles ont droit, vu que les commerçants s'unissent ensemble pour envoyer leurs marchandises à un endroit quelconque au moyen de wagons complets, par un même connaissement, au même consignataire, à la même destination, comme si elles appartenaient toutes au même expéditeur.

Première objection.—A ce sujet le chef de traction de la Commission dit que—
" la règle du commerce libre dans l'Est a été restreinte dans l'Ouest dans l'intérêt
" de la classe moyenne de l'Ouest, sa base ne dérivant pas tant du fait de celui qui
" fabrique que de celui qui transporte. Ainsi, avec le règlement qui s'applique

" aujourd'hui à l'Ouest, la liste des épiceries comprend le sucre, le savon, le tabac, " les barattes, les échelles, etc., qui sont les produits de diverses industries, mais " qui sont expédiés par le même marchand en gros ou commissionnaire. Les " listes abondent de cas semblable, et avec raison, sous le présent système. Pour- " quoi, alors, ne pas mêler les malles, les valises et les articles de sellerie? Pour " parler franchement, la majorité des commerçants qui fabriquent les uns, fabri- " quent les autres."

S'il est juste et convenable de placer les barattes et les échelles sur la liste des épiceries, je ne vois pas pourquoi il serait injuste et irraisonnable de placer les malles et les valises dans la liste de la sellerie; agir ainsi me semblerait un penchant au favoritisme.

De plus il ne me paraît pas très certain que ceux qui fabriquent des malles et des valises et des articles de sellerie, par le fait du transport de ces marchandises mêlées ensemble dans des wagons complets, auraient un avantage quelconque sur ceux qui ne fabriquent que des valises, parce qu'en transportant leur sellerie, qui est de la 4e et de la 5e classe du tarif, avec des malles et des valises qui sont de la 3e classe, ils perdront probablement autant sur leur sellerie qu'ils gagneront sur leurs malles, surtout si la pesanteur minimum pour ce mélange est plus grande que la pasanteur minimum pour les malles, comme ça existe aujourd'hui dans les cas de consignations entre les endroits à l'est de Port-Arthur.

D'après nos renseignements, il n'y a pas eu de plaintes au sujet de la consignation de marchandises mêlées par wagons complets, c'est-à-dire, de valises, malles et articles de sellerie d'un endroit à un autre dans Ontario, Québec et les Provinces maritimes. A l'audition, M. Walsh, représentant l'Association des manufacturiers canadiens, a prétendu que la demande de Lamontagne était endossée par la Hugh Carson, limitée, d'Ottawa, et par la *Calgary Saddlery Co.,* manufacturiers et marchands en gros de cette sorte de marchandises et M. W. B. Bulling, représentant les compagnies de chemins de fer, en réponse à une question du commissaire McLean, a dit qu'il ne connaissait aucun vendeur de l'Ouest qui s'objecterait à la demande ou qui la recommanderait.

Sans doute, les compagnies de chemins de fer sont quelquefois, peut-être souvent, privées de ce qu'elles considèrent leurs droits par les expéditeurs qui s'allient pour envoyer des mélanges dans des wagons complets, comme le dit M. Bulling mais certainement cette combinaison secrète doit exister parmi les expéditeurs de marchandises d'une même espèce, disons les pommes de terre en sacs, ou parmi les expéditeurs suivant les listes approuvées pour les wagons complets avec marchandises mélangées, entre les endroits, par exemple, de l'Ouest, soit le sucre, le savon, le tabac, les barattes, les échelles etc., dans la list d'épiceries, tout aussi bien qu'il le serait dans l'envoi de malles, de valises et d'articles de sellerie comme ces derniers sont aujourd'hui consignés dans des provinces du centre et de l'est.

Deuxième objection.—Quant à la classification idéale approuvée par M. Bulling, je dois dire qu'elle n'a pas pu être mise en pratique ni au Canada, ni aux Etats-Unis. La classification de l'Ouest aux Etats-Unis a restreint la liste des marchandises mêlées qui peuvent être transportées en wagons complets la classification officielle, qui couvre la plus grande partie du territoire des Etats-Unis où existent les manufactures, n'impose aucune restriction aux articles qui peuvent et qui sont envoyés mêlés en wagons complets; la classification canadienne n° 15 donne deux règles, n'impose aucune restriction sur le mélange entre deux endroits à l'est de Port-Arthur, et ne permet que certaines listes spécifiques d'effets mêlés qui peuvent être transportés en wagons complets jusqu'à Port-Arthur et à l'ouest de Port-Arthur, ou d'un endroit à un autre dans l'Ouest.

A ce sujet, je dois dire que nous n'avons pas une liste complète de la classification canadienne depuis son origine; mais d'après les renseignements fournis par

le chef de la traction, je crois qu'en 1893 on pouvait envoyer des articles mêlés en wagons complets, mais sous certaines restrictions; et les changements survenus depuis cette date ont eu généralement pour but de donner plus de latitude et de liberté à l'envoi de marchandoses mêlées.

Voici ce que différents extraits de la classfication comportent:—

N° 9, 1er juin 1893, permettant l'envoi d'articles mêlés dans des wagons complets et qui sont rigoureusement des articles de la même classe du tarif au taux de telle classe, pourvu que tous les articles soient de la même branche de commerce.

Le ou avant le 15 novembre 1894, la restriction que les articles soient de la même branche de commerce disparaît, et la règle est élargie de manière à couvrir des articles rigoureusement de différentes classes, auxquels le tarif du wagon complet et la pesanteur minimum du wagon complet de l'article de la plus haute classe doivent s'appliquer à toute la charge du wagon complet.

N° 10.—Dans le n° 10 (*a*), en vigueur au 1er septembre 1897, on pourvoit à ce que les effets rigoureusement de différentes classes de wagons complets donnent une pesanteur minimum de 20,000 livres, si l'article le plus haut classé avait un minimum moindre; tel qu'amendé ainsi (et rendu applicable à tout le Canada), le tarif était le même qu'aujourd'hui d'un endroit à un autre à l'est de Port-Arthur.

N° 11.—Par un supplément à la classification n° 11, la règle en vertu de laquelle des articles de différentes branches de commerce pouvaient être mis ensemble dans un wagon complet a été abrogée, et le principe que les articles devraient être de la même branche de commerce a été remis en vigueur par tout le Canada, c'est-à-dire ce qui existe virtuellement à l'ouest de Port-Arthur.

Jusqu'alors, la classification, soit avec la règle libre, soit avec la règle restreinte, était uniforme dans tout le Canada, moins le Yukon.

N° 12.—La première classification soumise à l'approbation de la Commission a été le n° 12. Elle fut longuement prise en considération à des séances tenues à Toronto en juin 1904, alors que M. Miller, qui représentait l'Association des manufacturiers canadiens, se prononça fortement en faveur de la règle ouverte dans tout le Canada; mais, après une entrevue privée avec les représentants des compagnies de chemins de fer, il accepta un compromis, à savoir, que cette règle ne s'appliquerait qu'à l'est de Port-Arthur, et la règle de restriction s'appliquerait à l'ouest, ce dernier endroit pouvant aussi demander une expédition directe de l'est à l'ouest, et *vice versa*; on croit que le but du compromis était de protéger les commissionnaires et les entremetteurs, surtout de Winnipeg.

Comme résultat de ce compromis, nous avons au Canada, à part le Yukon, réellement deux classifications, au lieu de la classification uniforme visée par l'article 321 de la loi des chemins de fer, et qui dit:

"La Commission doit s'efforcer d'établir une classification uniforme autant que "possible, eu égard toutefois à tous les intérêts en cause".

REVENUS DU TARIF.

L'addition des malles et des valises aux articles de sellerie ne me paraît pas devoir diminuer les revenus des chemins de fer; je crois plutôt que ce serait de nature à les augmenter, si la pesanteur minimum pour les articles mélangés était mise à 20,000 livres, suivant la règle 2 (*b*), page 3, classification n° 15; la pesanteur maximum de malles et de valises qui peuvent être placées dans un wagon ordinaire de 26 pieds et 6 pouces étant de 14,000 à 15,000 livres (avec 16,000 livres comme limite, alors une très petite quantité de malles et de valises pourrait faire partie de la cargaison mêlée d'un wagon pesant 20,000 livres, il faudrait que la plus grande partie fut des articles de sellerie, afin de pouvoir amener la pesanteur de la charge mêlée du wagon, à celle de 4,000 ou 6,000 livres au-dessus du maximum d'une charge de malles et de valises; ainsi, avec les articles de sellerie ainsi ajoutés et transportés avec les malles

et les valises, la compagnie pourrait exiger le plus haut tarif de la 3e classe, au lieu du tarif de la 4e classe qu'elle demande aujourd'hui sur les articles de sellerie dans des wagons complets avec le système actuel des listes restrictives appliqué dans l'Ouest.

SUGGESTIONS SUR CE QUI PEUT ET DOIT ÊTRE FAIT.

La simple addition des malles et des valises à la liste de la sellerie, telle que suggérée, ne serait pas d'un grand secours à la requérante, parce que suivant la règle 1, page 2, de la classification n° 15, la pesanteur minimum est de 24,000 livres, et il est dit dans la règle 2 que "lorsque deux articles ou plus énumérés sous un en-tête différent sont sujets à des tarifs différents pour un wagon chargé, ils seront acceptés comme cargaison mêlée dans ce wagon au plus haut taux d'un wagon chargé, et la plus forte pesanteur minimum pourra s'appliquer à aucun des articles faisant partie de la consignation"; ainsi, d'après la classification telle qu'elle existe aujourd'hui, la pesanteur minimum d'un wagon chargé de malles, valises et articles de sellerie, serait de 8,000 à 10,000 livres de plus que la pesanteur minimum pour les malles et les valises; l'expéditeur afin d'avoir une cargaison mêlée d'une pesanteur tellement audessus de celle des malles et des valises, serait obligé d'emplir le wagon presque complètement avec des articles de sellerie; dans chacun de ces cas, parce qu'il y ajouterait quelques malles et quelques valises, il lui faudrait payer les taux de la 3e classe au lieu de ceux de la 4e classe sur un wagon presque entièrement chargé d'articles de sellerie.

Je crois que la requérante a plutôt droit à ce que les malles et les valises soient ajoutées à la liste de la sellerie en faisant une légère addition à la règle 2 (*c*), de manière à avoir une pesanteur minimum de 18,000 livres pour un wagons chargé indifféremment de malles, valises et autres artiocles de sellerie dans l'ouest, aussi bien que dans les provinces du centre et de l'est ,mais je ne crois pas qu'il soit bon de faire un changement à cette règle avant de donner l'opportunité aux compagnies de chemins de fer de discuter la question.

Voici mon opinion—

1. La demande d'expédier des malles, valises et articles de sellerie à la fois dans le même wagon à Port-Arthur et à l'ouest de Port-Arthur, et entre deux endroits dans les provinces de l'Ouest, avec une pesanteur minimum de 14,000 livres, doit être refusée.

2. Que les compagnies devraient agir ainsi, savoir:—

(1). Ajouter les malles et valises, malles vides ou contenant des valises et sacoches, et des valises vides dans des malles, ou dans des caisses, à la liste de la sellerie de la classification canadienne au taux et à la pesanteur minimum d'un wagon chargé tel que prévu à la page 72 de la classification canadienne, n° 15.

(2). Etendre la règle 2 (e) de la classification n° 15 en ajoutant dans les deux dernières lignes de la règle 2 (b) les mots suivants: "Dans le cas d'un wagon avec une cargaison mixte de la 5e classe et avec du fret d'une classe supérieure ayant une pesanteur minimum de 20,000 livres, la pesanteur minimum de tel wagon devra être de 20,000 au taux de la plus haute classe".

Envoyez des copies du jugement à l'Association canadienne du fret et aux principales compagnies de chemins de fer; si elles consentent à cet ajouté à la règle 2, alors qu'il y ait une ordonnance à cet effet. Sinon, laissez mettre la question des taux et des règles affectant le fret d'un wagon complet allant à et dans les provinces de l'Ouest pour une audition à une date prochaine, en en donnant avis aux compagnies de chemin de fer, aux chambres de commerce, aux manufacturiers et aux agents en Canada.

Jugement par M. le commissaire McLean.

Le règlement de cette question ainsi que recommandé par le commissaire Mills doit être envisagé sous trois aspects différents:

(1). Que les malles et les valises devraient être ajoutées à la liste de la sellerie pour une consignation à l'ouest de Fort-William. Je partage cette opinion.

(2). Que le minimum de pesanteur aux endroits à l'ouest de Fort-William devrait être réduit à 20,000 livres. Je ne puis partager cette opinion.

Le minimum actuel de pesanteur suivant la règle devrait s'appliquer; autrement, l'introduction d'une nouvelle pesanteur minimum ne ferait que compliquer la position actuelle.

(3). Que la distinction de classification sous la clause (c) de la règle 2 de la classification devrait être abolie. Je ne puis partager cette opinion.

Le présent état de choses est le résultat d'un compromis qui était, peut-être illogique. Mais aujourd'hui il cause moins de perturbation dans les affaires et de mécontentement parmi les expéditeurs que si l'on voulait suivre aveuglément un principe. Le présent arrangement ne devrait pas être modifié, à moins que des faits plus patents ne soient démontrés devant cette Commission.

Le commissaire en chef et le sous-commissaire en chef partagent l'opinion de M. McLean.

Davy v. La Niagara, Ste. Catharines et Toronto Railway Co., et la Michigan Central Railway Co.

James Davy, de Thorold, a demandé à la Commission une ordonnance pour enjoindre la Compagnie du chemin de fer *Niagara, Ste. Catharines and Toronto,* à lui rembourser la somme de $219.38, représentant un surtaux perçu du requérant par la compagnie sur des consignations de bois de pulpe de Thorold, Ontario, à Suspension-Bridge, dans l'Etat de New-York, et pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie Niagara, Ste-Catherine et Toronto, et à la Compagnie Michigan-Central, de remettre en vigueur et maintenir le tarif de deux centins par 100 livres sur chaque consignation entre ces deux endroits.

Après audition, la Commission a refusé le remboursement demandé, mais elle a ordonné la mise en vigueur du tarif de deux centins.

La Compagnie Niagara, Ste-Catherine et Toronto en a appelé de cette décision à la Cour Suprême du Canada, pour le motif que cette décision excédait la juridiction de la Commission. La Cour Suprême a permis l'appel.

Le sous-commissaire en chef Scott, 29 *mars* 1911:—

Cette cause a d'abord été entendue à Toronto le 2 décembre 1909. Pour les raisons exprimées dans mes notes, en date du 17 décembre 1909, la Commission a accordé la demande de M. Davy et a mis de côté un tarif de 3 pour 100 sur le bois de pulpe qui avait été adopté, et a enjoint à la *Niagara, Ste. Catharines and Toronto Co.* de remettre en vigueur le tarif commun de 2 pour 100 qui existait auparavant. Cette première ordonnance de la Commission portait le n° 9031, et copie en fut envoyée par le secrétaire de la Commission le 27 décembre 1909.

Par erreur, la Compagnie du Michigan-Central n'avait pas été mise en cause dans la demande de M. Davy, et sur un appel à la Cour Suprême du Canada, cette dernière a déclaré que la Commission ne pouvait entendre la cause et rendre jugement sans en donner avis à cette compagnie de chemin de fer.

La nouvelle demande de M. Davy, qui a été signifiée aux deux compagnies intéressées, a été entendue par cette Commission le 13 décembre, en présence des avocats de toutes les parties.

La Compagnie de chemin de fer *Niagara, Ste. Catharines and Toronto* a eu des témoins pour prouver que le taux des salaires payés à ses employés a augmenté considérablement depuis la date où le tarif de 2 pour 100 était en vigueur, et aussi que le coût du matériel nécessaire pour l'entretien de sa voie était bien plus élevé qu'autrefois. Mais on ne nous a pas donné un état complet établissant une comparaison entre

les dépenses du fonctionnement de la ligne avant le nouveau tarif et celles faites depuis; non plus aucunes données sur la quantité du trafic, sinon qu'il a probablement doublé. Lors de la mise en vigueur du tarif de deux pour cent, le chemin fonctionnait par la vapeur, et était beaucoup plus court qu'aujourd'hui. Maintenant ce chemin fonctionne par l'électricité, et on doit croire que ses revenus nets par mille sont plus considérables qu'autrefois.

La compagnie de chemin de fer a fortement insisté sur le fait que lorsque les propriétaires actuels ont pris possession de la ligne et ont remplacé le pouvoir moteur de la vapeur par celui de l'électricité, la compagnie était pratiquement insolvable, et que cette augmentation des taux sur la pulpe, avec d'autres augmentations, était absolument nécessaire pour faire un chemin de fer payant. Pour être certain que le fardeau du maintien de la ligne sur une nouvelle base financière tombait à la charge d'expéditeurs d'autres marchandises sur la ligne, j'envoyai le mémoire ci-après au chef du trafic de la Commission et en reçus la réponse ci-après donnée:—

Le sous-commissaire en chef:—" La compagnie de chemin de fer se défend sur " le fait qu'elle était justifiable d'augmenter ses taux sur le bois de pulpe de Thorold, " Ontario, à Niagara-Falls, N.-Y., parce que la compagnie était insolvable alors que " le tarif de 2 pour 100 était en vigueur, et que pour maintenir le chemin sur une " bonne base financière il était nécessaire d'élever les taux à trois cents.

" Voulez-vous bien voir les taux de cette compagnie de chemin de fer et me dire " si ses taux sur les autres marchandises ont été augmentés en même temps que ceux " sur le bois de pulpe; si oui, est-ce que cette augmentation représente bien la moyenne " des augmentations faites sur les autres marchandises.

Le chef du trafic:—" Vous devez remarquer qu'au 1er février 1908 et au " 15 novembre 1908, la première date étant celle à laquelle le tarif de 3 pour 100 fut " mis en vigueur, la seconde date étant celle à laquelle le tarif fut remis à son ancien " état, que cependant les taux furent de nouveau augmentés, quoiqu'il y eût générale- " ment un rajustement; il y eût plusieurs diminutions et plusieurs augmentations; " plusieurs des taux ne furent pas changés. Chaque fois, on disait qu'il n'y avait revi- " sion du tarif que pour le bois de pulpe; comme les taux des autres marchandises " n'ont pas été modifiés par la compagnie, il me paraît difficile de croire que le rajus- " tement du tarif sur le bois de pulpe seulement était fait pour rétablir les finances de " la compagnie."

"L'état démontre qu'un an après, savoir, le 15 novembre 1909, il y avait une augmentation plus ou moins générale sur les taux du bois de pulpe."

D'après ces informations, les prétentions de la compagnie de chemin de fer ne sont pas vraisemblables; de plus, il n'y a pas eu une augmentation générale des taux, ainsi qu'on l'a prétendu.

La Compagnie du chemin de fer Michigan-Central a prétendu qu'elle ne retire, pour sa part, qu'un cent sur le total des trois cents sur une distance de 12 milles, et que ses recettes ne devraient pas être amoindries. Cependant cette distance de 12 milles est bien plus longue que les besoins le demandent. On ajoute le nombre de milles nécessaires pour la commodité de la compagnie, pour faire sortir ses wagons de ses cours où les trains sont formés, au lieu de se baser sur l'endroit où elle se raccorde avec le *Niagara, Ste. Catharines and Toronto,* plus près du pont.

On n'a pas contesté l'assertion de M. Davy que depuis l'année dernière le prix de la pulpe a diminué de $5.00 par tonne, non plus sa déclaration faite à la première audition que ses consignations de pulpe comprennent plus de 50 pour 100 d'eau, et que s'il paie du fret sur 2,000 livres, il ne sera cependant payé que sur 900 livres de pulpe.

Prenant le tout en considération, je suis encore d'opinion que les compagnies n'ont pas justifié l'augmentation de leur tarif, et que les anciens taux devraient être rétablis.

Vu qu'une certaine partie de ce transport est sous le contrôle de la *Interstate Commerce Commission,* je crois qu'il serait bon de communiquer avec elle au sujet de cette question de tarif.

Jugement par le commissaire en chef Mabee, 3 avril 1911.

Ceci est une des nombreuses causes qui surgissent continuellement par rapport au trafic d'un caractère international. La Commission ne peut pas, ou plutôt si l'on envisage la manière avec laquelle la Cour Suprême a traité la question, ne doit pas rendre une ordonnance. Une partie du tarif dont on se plaint est celle d'un chemin de fer étranger, et les taux ont été perçus dans un pays étranger. Je ne puis approuver la prétention que la Commission a juridiction parce que le chemin de fer Michigan-Central, qui fait des opérations au Canada, est sous sa juridiction. Les taux gagnés, ou exigés par la compagnie pour des services rendus aux Etats-Unis, sont sous le contrôle unique de la *Interstate Commerce Commission.*

Les autres commissaires sont d'opinion que le requérant a des griefs, mais dans le cas actuel, la Commission est impuissante à y remédier. Mais je crois que le requérant aun autre moyen de faire redresser ces torts. Il peut porter plainte devant la *Interstate Commerce Commission,* et si ce tribunal, après enquête, est d'opinion qu'une ordonnance doit être rendue pour réduire les taux dans l'Etat de New-York, je ne vois aucune raison pourquoi alors il ne serait pas rendu des ordonnances par ce tribunal et par cette Commission pour mettre en vigueur les taux que les deux Commissions auront trouvés raisonnables.

Si le requérant ne choisit pas cette voie, il ne nous reste qu'à renvoyer sa plainte.

Le sous-commissaire en chef et le commissaire McLean sont de la même opinion que le commissaire en chef.

Plainte par l'Association des Meuniers du Canada contre les taux sur la fleur dans les Provinces maritimes aux endroits régis par le tarif du Grand-Tronc, C.R.C.E. 2285, *et par le tarif du Pacifique-Canadien C.R.C.E.* 2040.

Jugement par M. le commissaire McLean, le 26 juin 1911.

Les tarifs en question, qui sont des tarifs communs, spéciaux et de concurrence sur le grain et ses produits, par chargement complet de wagon à différents endroits dans les Provinces maritimes, ont été déclarés devenir en vigueur le 1er mai 1911. Avant cette date, et sur la plainte de l'Association des Meuniers du Canada que ces tarifs augmentaient les taux actuels, la date de la mise en vigueur a été reculée afin d'entendre la plainte, ce qui eut lieu à Toronto le 25 avril, et la Commission a été mise à même d'examiner les détails de ces tarifs.

Comme on nous l'a fait remarquer, la plainte de M. Watts, le secrétaire de l'Association des Meuniers du Canada, était, en résumé, que l'on augmentait les taux actuels. M. Watts, à l'audition, a dit que Fort-William, et non Chicago, devrait être la clef de la situation au sujet de ces tarifs. L'effet de la situation des taux de Chicago à ce sujet sera étudié à plus tard. Mais quant à cette plainte-ci, je crois que l'attention de la Commission doit se borner à la question de l'augmentation des taux. Si l'on doit choisir une base différente pour ce système de tarifs, cette question doit être étudiée séparément.

A l'audition, les compagnies ont argué que dans les tarifs en question il y avait trois sortes de taux, que l'on peut nommer ainsi—

(*a*) Des taux communs spéciaux ou ordinaires.

(*b*) Des taux communs de commerce.

(*c*) Des taux communs de commerce "d'avancement".

Par la classification, le grain et ses produits en wagons complets sont placés dans la 8e catégorie. Le Pacifique-Canadien a un tarif classifié pour les endroits de ses lignes dans le Nouveau-Brunswick, et le Grand-Tronc a aussi des tarifs classifiés communs pour certains endroits sur l'Intercolonial et ses embranchements ou con-

nexions. Les soi-disant taux ordinaires sont plus bas que ceux-ci; ils couvrent la plus forte partie des endroits où circulent les trains dans les Provinces maritimes, soit directement, soit au moyen d'entente avec les chemins de fer s'y raccordant.

La présente base des taux ordinaires a pris naissance dans un arrangement entre les chemins de fer et l'Association des Meuniers du Canada vers le commencement de 1905, la date exacte ne peut en être donnée. On avait allégué qu'il n'y avait pas de corrélation équitable entre les taux pour les meuniers de l'Ouest canadien, et ceux des meuniers de l'Ontario; et que tous les deux luttaient ardemment pour le contrôle de la vente des produits du grain dans les Provinces maritimes. Il fut en conséquence décidé que dans les consignations des produits de l'Ontario à l'est de Montréal, la même entente s'appliquerait à partir de Montréal que celle qui guide le Pacifique-Canadien avec son tarif direct à partir de Fort-William.

Considérant que Toronto a droit à une baisse de cinq cents par rapport à Fort-William, un taux fondamental de 10 cents fut établi entre Toronto et Montréal; quelques autres endroits furent inclus dans la division de Toronto; on établit aussi des ententes à l'ouest de Toronto, et aussi aux endroits à l'est de Montréal. On voit ainsi que les taux ordinaires dépendent de la situation de Fort-William.

En considération des circonstances qui s'attachent au développement de cet arrangement, aussi bien que des termes formels de la convention qui déclare *inter alia*: " Attendu que jusqu'à présent il n'y a pas eu une corrélation équitable entre les tarifs, ceux de Toronto étant basés sur une série d'ententes pour les endroits au-dessus de Montréal, tandis que ceux du Nord-Ouest reposent sur une base entièrement différente ", il appert que cette question se traite entièrement avec la base des soi-disant taux ordinaires. Les bases des tarifs conjoints de concurrence et d'"avancement" reposent sur une série différente de faits et de conditions.

Les plus importants des taux ordinaires ont été contrôlés par le chef du trafic de la Commission et il a trouvé qu'ils étaient conformes à la convention qui était intervenue. Les augmentations qui ont eu lieu tombent dans les sections qui ont été appelées tarifs conjoints de concurrence et d'avancement, les compagnies, lors de l'audition, ont admis avec franchise que les augmentations provenaient de la diminution de la concurrence. Dans le cas des taux conjoints de concurrence, la cause de concurrence sur laquelle ils sont basés est d'atteindre directement le port de Boston.

C'est une combinaison de la route de Boston et des taux de New-York, ces derniers taux s'appliquant à Boston; c'est-à-dire que les taux de New-York, plus les taux de navire, les droits de port et l'assurance maritime, font un taux de chemin de fer et d'eau par Boston à des endroits tels que Saint-Jean, Halifax, Moncton, Amherst, Mulgrave et Sydney pour livraison locale. La route canadienne toute par chemin de fer de l'Ontario peut dépasser cette combinaison seulement en ce qu'elle donne plus d'avantages, tels qu'une célérité plus grande, etc. Le trajet par voie ferrée de Windsor, Ontario, à Boston est de 731 milles, tandis que pour Saint-Jean il est de 1,048 milles. A Halifax par voie du Grand-Tronc et de l'Intercolonial il est de 1,391 milles, tandis que par le Pacifique et l'Intercolonial il est de 1324 milles. Les facteurs de concurrence ci-dessus ont diminué d'importance. Dans le nouveau tarif, la situation de concurrence produit son effet jusqu'à Sydney. Elle a aussi son effet pour ce qui est de Saint-Jean, à cause de la ligne courte du Pacifique. En général, on peut dire que la diminution des facteurs de commerce a diminué le nombre des tarifs conjoints de concurrence. Quant aux différents endroits antérieurement couverts par des tarifs conjoints de concurrence, c'est la base "normale" qui maintenant s'applique. Les taux de prolongement des parcours s'appliquent aux ports de marée sur le trafic qui va au delà des ports extérieurs sur navires ou endroits de l'Ile-du-Prince-Edouard. Ces taux sont en réalité des proportions. Les taux de prolongement de parcours, pour ce qui est du transport par voie ferrée, sont basés sur New-York, ou plus exactement, sur les taux Chicago-New-York. La Commission, dans son ordonnance

n° 586 du 25 juillet 1905, s'occupant de la plainte de la *Dominion Millers' Association et al* au sujet des taux sur la fleur et les autres produits du grain pour l'exportation, a reconnu la base Chicago-New-York, et fixé certains groupes dans le territoire situé à l'ouest de Kingston et de Sharbot Lake jusqu'à Windsor sur certains rapports de proportion au taux Chicago-New-York, ces proportions maximums variant de 70 à 90 pour 100. Tandis que cette ordonnance avait rapport aux taux d'exportation, le trafic qui se fait à des taux de prolongement de parcours présente une condition analogue. Vu qu'il faut en faire le transbordement à Saint-Jean, à Halifax ou à d'autres ports sur des vaisseaux océaniques, il est soumis à des conditions de transport semblables à celles du trafic qui s'en va aux ports de l'Europe. De plus, il faut reconnaître que ce trafic de prolongement de parcours va passer des points de l'Ontario par des voies canadiennes seulement quand le taux Chicago-New-York sera pris comme maximum. Par exemple, avec le groupement prévu aux termes de l'ordonnance, Chatham est un endroit de 78 pour 100, et doit en conséquence prendre le taux de Détroit comme maximum. Un examen plus approfondi de l'ordonnance révèle les différentes proportions fixées dans diverses parties de l'Ontario, et provoque l'attention sur l'effet contrôlant que possède le taux Chicago-New-York dans tout l'ouest de l'Ontario.

Le chef du trafic de la Commission fait observer que ces taux de prolongement de parcours des nouveaux tarifs sont établis sur une base uniforme.

A la fin de l'audition à Toronto, M. Watts a soutenu que la disposition nouvelle des taux qui avait été faite dans les tarifs en question prêtait à la distinction et était contraire à la convention faite en 1905. De la manière dont la situation se présente à moi, la convention faite en 1905 n'a pas de rapport nécessaire avec les taux conjoints de concurrence et ceux de prolongement de parcours, sauf en ce qu'elle établit un maximum. Les tarifs conjoints de concurrence ont été contrôlés par la concurrence par voie ferrée et par eau, qui diminue d'importance. Les taux de prolongement de parcours sont aussi contrôlés par des conditions de concurrence. Pour les taux, tant ceux conjoints pour la concurrence que pour ceux de prolongement de parcours, les conditions de concurrence pour ce qu'elles ont de l'effet, ont de l'effet sur les lignes de voies ferrées et sur les communications par eau qui ne sont pas assujéties au contrôle de la Commission. Il a été si souvent reconnu que les voituriers par voie ferrée peuvent se heurter à la concurrence réelle des voituriers par eau sans en même temps qu'il soit nécessaire de rajuster les taux aux endroits où cette concurrence n'a pas d'effet, qu'il n'est pas nécessaire de relater les décisions des divers tribunaux de réglementation qui se sont occupé de cette question. Il est suffisant de dire que ceci a été reconnu par la Commission, aussi bien que par la Commission du Commerce entre Etats et par d'autres tribunaux de réglementation. Au Canada, la concurrence d'une ligne de bateaux qui n'est pas possédée, louée, employée, entretenue ou exploitée par un chemin de fer, subordonnément à la juridiction de la Commission, est exempte du contrôle de la Commission. Il est reconnu qu'avec un tel état de choses il est de la discrétion du chemin de fer de reconnaître jusqu'à quel point, s'il le doit, il est obligé d'admettre cette concurrence; et si la concurrence force le chemin de fer à abaisser ses taux au-dessous de leur base normale, il s'en suit que la concurrence ayant moins d'effet, le chemin de fer peut ramener ses taux plus près de leur base normale. Ce qui s'applique à une concurrence hypothétique, de la nature de celle que l'on dit exister au Canada, s'applique avec une force égale, sinon avec une plus grande force, à une concurrence qui a de l'effet dans un pays étranger et sur la haute mer.

Je suis en conséquence de l'opinion qu'il est de la discrétion des chemins de fer de modifier leurs tarifs conjoints de concurrence ou leurs taux conjoints de concurrance pour prolongement de parcours dans les limites fixées pour les taux "normaux", subordonnément, sans doute, à ce qu'ils aient à faire face à une attaque désignée contre les taux ainsi modifiés pour le motifs qu'ils prêtent à la distinction. Il suit, en conséquence, que la demande de faire désavouer ces tarifs doit succomber, et que la demande doit être renvoyée.

Le chef de la Commission Mabee, le sous-chef Scott, et M. le commissaire Mills, ont abondé dans ce sens.

The Canadian Oil Company, Ltd., vs *la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et la Canadian Oil Co., Ltd.,* vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique.*

Les compagnies canadiennes d'huile, à responsabilité limitée, se sont plaintes que les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien avaient injustement établi des différences contre elles sur des expéditions de pétrole et de ses produits de certains endroits de l'Ohio et de la Pensylvanie à Toronto, et à d'autres endroits du Canada, en refusant de transporter ces produits en chargements de wagons à des taux de cinquième classe, conformément à la classification officielle; que les compagnies les avaient taxées pour le transport des dits articles, et elles ont demandé une ordonnance qui prescrive les taux qu'il faut.

Jugement du chef de la Commission Mabee, 26 juin 1911.

Ces causes couvrant beaucoup le même terrain, ont été entendues ensemble, et il peut en être disposé de la même manière. Les requérantes allèguent que les compagnies intimées ont injustement établi des différences contre elles sur des expéditions de pétrole et de ses produits de certains endroits de l'Ohio et de la Pensylvanie à Toronto et à d'autres endroits du Canada, en refusant de transporter du pétrole et ses produits à des taux de cinquième classe, conformément à la classification officielle; que les compagnies de cremin de fer ont surtaxé les requérants pour le transport des dits articles, et elles demandent une ordonnance qui prescrive les taux voulus.

Ces plaintes ont respectivement été déposées à la Commission le 9 août 1910, et le 13 août 1910, mais l'audition en a été ajournée de temps à autre à la demande des requérantes.

Antérieurement à la classification officielle n° 29, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1907, il n'y avait pas de classification pour le "pétrole et ses produits". Cette classification a mis ces articles dans la cinquième classe. Les intimées n'ont pas voulu accepter cette classification, et la question qui se présente ici est de savoir si elles ont avec succès empêché la classification de cinquième classe d'être mise en vigueur.

Au moment où les plaintes ont été déposées, ainsi que je le comprends, jusqu'au 1er janvier 1911, le tarif des trains locaux a été réclamé des requérantes sur tout classe à ce trafic; et ainsi, la date où la question a été discutée il ne s'agissait pas de savoir ce que les taux devraient être à l'avenir, mais ce qu'avaient réellement été les taux du passé, d'après l'interprétation voulue des divers tarifs et de la loi qui s'y applique.

La compilation soigneusement préparée qui suit des divers tarifs a été produite par les intimées. Je crois que nous pouvons la prendre comme xacte.

Tarifs du "Lake Erie and Western".

1. En vigueur le 16 mai 1901. La Compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a produit un tarif de transport d'entier parcours (M-123) énonçant des taux de classe de toutes les stations aux endroits basiques du Canada, et y a nommé la Compagnie du Pacifique-Canadien et la Compagnie du Grand-Tronc comme voituriers en participation. Ce tarif ne contenait pas de taux pour l'huile.

2. En vigueur le 9 septembre 1906. La Compagnie du chemin de fer *Lake Erie and Western* a produit un tarif conjoint de transport n° 1663 (C.C. des che. f, n° 4), contenant des exceptions à la classification officielle. Dans ce tarif la Compagnie du Pacifique-Canadien et la Compagnie du Grand-Tronc sont nommées comme voituriers en participation.

3. En vigueur le 14 janvier 1907. La Compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a produit un supplément au tarif conjoint de transport n° 1663 (supplément n° 7), qui énonce ce que suit:—

"Les dispositions de la classification officielle n° 29, en vigueur le 1er janvier 1907, pour ce qui a trait à l'application du taux de cinquième classe sur le pétrole et ses produits en chargement de wagon, ne s'appliguant pas aux expéditions à des endroits du Dominion du Canada. Pour les endroits du Canada, les taux seront les taux établis pour les barrières du Canada, savoir, Buffalo, N.-Y., Détroit et Port-Huron, Mich., plus les taux établis par les chemins de fer du Canada de ces barrières à destination."

4. En vigueur le 1er décembre 1909. La Compagnie du chemin de fer *Lake Erie and Western* a publié un tarif de transport n° 203 A, qui énonçait des taux conjoints et proportionnels sur des classes et des articles, pour, entre autres, des endroits du Canada. Ce tarif a remplacé le tarif du *Lake Erie and Western*, n° M-123, et contenait une disposition qui statuait que les taux y énoncés doivent servir relativement à la classification officielle et aux exceptions qu'il y a à cette classification. Ce tarif prévoit à la page 65 ce qui suit:—

"Exception à l'application au Canada. Les taux prévus sur le pétrole et ses produits ne s'appliquent pas à aucun endroit du Canada. Pour ces endroits, les taux établis pour les barrières du Canada, savoir, Buffalo, N.-Y., Détroit et Port-Huron, Mich., s'appliquent, plus les taux établis par les chemins de fer du Canada de ces barrières à destination."

5. En vigueur le 15 juin 1910. La Compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a publié le supplément n° 11 au tarif de transport nç 203-A, contenant une disposition semblable à celle relatée dans le paragraphe qui précède.

6. En vigueur le 1er janvier 1910. La Compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Western* a publié un tarif de transport n° 2151-B, énonçant des exceptions à la classification officielle qui avait remplacé le tarif conjoint de transport n° 163. Ce tarif contient à la page 39 la stipulation que la somme des taux locaux pour aller à la barrière du Canada et en revenir s'applique au pétrole et à ses produits. Les tarifs 203-A et 2151-B sont restés en vigueur jusqu'au 1er janvier 1911.

Tarif du chemin de fer de la Pensylvanie.

1. En vigueur le 8 février. La Compagnie du chemin de fer de la Pensylvanie a publié un tarif conjoint de transport, soit le supplément n° 31 au tarif général de fret I.C.C. 32, nommant le Pacifique-Canadien et la Compagnie du Grand-Tronc comme voituriers en commun, qui prévoit à la page 3 que les taux de cinquième classe prévus dans la classification officielle sur le pétrole et ses produits en chargement de wagons ne s'appliquent pas aux endroits du Canada, les taux pour les endroits étant établis d'après les taux locaux pour aller aux endroits de raccordement avec les chemins canadiens et en revenir. Cette stipuiation est insérée dans tous les suppléments subséquemment publiés jusqu'au supplément 45, qui est entré en vigueur le 22 janvier 1908. Le supplément 45 est resté en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été remplacé par le tarif énoncé dans le paragraphe qui suit.

2. En vigueur le 12 mars 1910. La Compagnie de la Pensylvanie a publié un tarif conjoint de transport (I.C.C. n° F-231) relativement à certains voituriers, y compris les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, lequel pourvoit que les taux y énoncés sont régis, sauf dans les cas où il est autrement pourvu, par la classification officielle et les exceptions à cette classification contenues dans le tarif de la Pensylvanie (I.C.C. F-221).

3. Un rapport à l'I.C.C. F-221, qui aussi nomme le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien comme y étant parties, reproduit à la page 65 une clause qui dit que les taux sur l'huile, le pétrole et ses produits en chargement de wagons ne s'appliquent pas aux localités du Canada.

Tarifs du "Lake Shore and Michigan Southern".

1. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif conjoint de transport, en vigueur le 23 juin 1900 (I.C.C. n° A-955), sur des classes et sur le bois de service pour des endroits du Canada et de la Nouvelle-Angleterre. Dans ce tarif, le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien sont nommés comme voituriers en participation.

2. Ce tarif a été annulé pour ce qui est des expéditions à des endroits sur le Pacifique-Canadien, par la modification n° 4 au tarif conjoint pour le transport A-955 en vigueur le 5 avril 1902, date à laquelle un tarif spécial conjoint pour le transport (I.C.C. n° A-1143) a été publié énonçant des taux de classe pour certains endroits sur le Pacifique-Canadien et ses raccordements. Ce tarif contient sous la rubrique "Avis important", à la première page, l'énonciation qui suit:—

> "Les taux énoncés dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole et à ses produits, ces articles étant assujétis aux taux locaux jusqu'à la frontière."

3. La Compagnies du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif conjoint de transport, en vigueur le 16 juillet 1906 (I.C.C. A-1752), qui n'a d'importance qu'en ce qu'il contient une exception dans le cas des taux sur l'huile (alors 4e classe). La page 12 de ce tarif contient une note qui dit que les taux sur l'huile ne s'appliquent pas au Canada.

4. La Compagnie du chemin de fer *Lake Srore and Michigan Southern* a publié un tarif spécial de transport, entré en vigueur le 1er janvier 1907, faisant exception à la classification officielle et contenant un article à l'effet qui suit:—

> "Pétrole et ses produits. La disposition de la classification officielle n° 29, pour ce qui a trait à l'application des taux de cinquième classe du pétrole et ses produits ne s'applique pas au Canada."

5. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif de transport (I.C.C. n° A-2100), en vigueur le 1er août 1907, contenant une exception à la classification officielle qui avait remplacé I.C.C. A-1750, lequel contient à la page 21 la même stipulation que celle qui est énoncée dans le paragraphe qui précède.

6. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif de transport conjoint et local (I.C.C. n° A-2162), en vigueur le 27 novembre 1907, contenant une exception à la classification officielle, qui a remplacé I.C.C. n° A-2100, lequel contient la même stipulation que celle dont il est question plus haut.

7. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif conjoint et local de transport (I.C.C. n° A-2222), en vigueur le 15 avril 1908, contenant une exception à la classification officielle, qui a remplacé le n° A-2162, lequel contient la même stipulation.

8. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif conjoint et proportionnel de transport (I.C.C. n° A-2366), en vigueur le 5 décembre 1908, contenant une exception à la classification officielle, remplaçant le n° A-2222, et contenant la même stipulation.

9. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif conjoint et proportionnel de transport (I.C.C. n° A-2407), en vigueur le 15 mai 1909, contenant une exception à la classification officielle, remplaçant I.C.C. n° A-2366, et contenant la même stipulation.

10. La Compagnie du chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif d'exception à la classification officielle, en vigueur le 1er octobre 1909 (I.C.C. n° A-2467), qui a remplacé I.C.C. n° A-2407, contenant la même stipulation.

11. La Compagnie du hemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif conjoint de transport (A-2500), en vigueur le 1er février 1910, qui a remplacé le tarif A-1143, et pourvoit que les taux qui y sont énoncés sont régis, sous la réserve d'autres dispositions par la classification officielle et par les exceptions qui y sont faites, étant A-2467.

12. La Compagnie ede chemin de fer *Lake Shore and Michigan Southern* a publié un tarif, étant une exception à la classification officielle (n° A-2515) en vigueur le 1er avril 1910, annulant le n° 2467, et contenant la même stipulation quant à la non-applicabilité des taux de 5e classe aux expéditions de pétrole et de ses produits à des localités du Canada. Ce tarif est resté en vigueur jusqu'au 1er janvier 1911.

Tarifs de la Compagnie de chemin de fer Dunkirk, Allegheny-Valley et Pittsburg.

1. La Compagnie du chemin de fer *Dunkirk, Allegheny Valley et Pittsburg* a produit un tarif conjoint de transport en vigueur le 13 octobre 1903, I.C.C. n° 404 (C. C. de chemin de fer n° 4), énonçant des taux de classe à tous les points basiques du Canada y dénommés, situés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et ses raccordements, subordonnément à la classification officielle et aux exceptions à cette classification telles que démontrées dans le tarif de l'I.C.C. n° 402, ou dans les publications subséquentes. Le chemin de fer Pacifique-Canadien était voiturier en participation dans ce tarif, mais le Grand-Tronc ne l'était pas. Ce tarif contenait à la page 2, sous la rubrique " Avis importants ", un article qui disait:—

" Les taux énoncés dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole et à ses produits. Ces articles étant assujétis à des taux locaux jusqu'à la frontière."

2. Le chemin de fer Dunkirk a produit un tarif conjoint I. C. C. n° 462 (C. C. de chemin de fer n° 15), en vigueur le 16 juillet 1906, étant des exceptions à la classification officielle. Le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc sont dénommés comme voituriers en participation. Le chemin de fer Dunkirk a produit la modification n° 16 au tarif I. C. C. 462 (C. C. chemin de fer n° 15), en vigueur le 1er janvier 1907, étant des exceptions à la classification officielle, à la page 3 duquel se trouve l'article qui suit:—

" Pétrole et ses produits. Les dispositions de la classification officielle n° 29, pour ce qui a trait à l'application de taux de 5e classe sur le pétrole et ses produits ne s'appliquent pas au Canada." (En vigueur le 1er janvier 1907.)

3. Le chemin de fer de Dunkirk a produit un tarif conjoint de transport I. C. C. n° 471 (C. C. des chemins de fer n° 18), en vigueur le 21 août 1906, énonçant des taux de classe à partir de gares sur sa ligne jusqu'à des endroits sur le Grand-Tronc et ses raccordements, subordonnément à la classification officielle et aux exceptions qui y sont faites, telles qu'indiquées dans le tarif I. C. C. n° 462, ou dans des publications subséquentes. A la page 2, sous la rubrique " Avis importants ", ce tarif contient l'article qui suit:—

" Les taux énoncés dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole et à ses produits. Ces articles étant assujétis à des taux locaux jusqu'à la frontière."

Le chemin de fer Pacifique-Canadien n'était pas partie à ce tarif.

4. Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif I. C. C. n° 554 (C. C. des chemins de fer n° 50), qui a annulé le tarif I. C. C. n° 462 (C. C. des chemins de fer n° 15), en vigueur le 1er août 1907, étant des exceptions à la classification officielle, à la page 21 duquel se trouve exactement la même stipulation que dans le supplément au tarif antérieur C. C. des chemins de fer n° 15 dont il est question plus tard. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc sont tous deux mentionnés comme voituriers en participation.

5. Le chemin de fer Dunkirk a publié le tarif conjoint et local I. C. C. n° 571 (C. C. des chemins de fer n° 53), en vigueur le 25 novembre 1907, qui a remplacé le tarif

I. C. C. n° 554 (C. C. des chemins de fer n° 50) dont il vient d'être question, et à la page 31 duquel est répété exactement la même stipulation au sujet du pétrole et de ses produits que dans le tarif antérieur dont il est question plus haut. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux dénommés comme voituriers en participation.

6. Le chemin de fer Dunkirk a produit un tarif conjoint et local de transport I. C. C. n° 598 (C. C. des chemins de fer n° 57), en vigueur le 15 avril 1908, qui a remplacé le n° 571 de l'I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 53), relaté ci-dessus et contenant à la page 37 une stipulation qui se lit ainsi qu'il suit:—

"Pétrole et ses produits. Les dispositions de la classification officielle pour ce qui a trait au pétrole et aux produits du pétrole tels qu'ils sont énumérés ci-dessus, en chargements de wagon et en quantité moindre, ne s'appliquent pas au Canada." (Suit une liste des produits du pétrole.)

Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux mentionnés comme voituriers en participation.

7. Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif I. C. C. n° 641 (C. C. des chemins de fer n° 68) contenant des exceptions à la classification officielle qui a remplacé le n° 598 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 67), ci-dessus mentionné en dernier lieu. Ce tarif contient à la page 44 exactement la même stipulation que le tarif ci-dessus désigné en dernier lieu. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux désignés comme voituriers en participation.

8. Le chemin de fer Dunkirk a publié la modification n° 22 au n° 404 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 4), en vigueur le 15 mars 1909, annulant les taux énoncés dans le tarif n° 4 C. C. des chemins de fer, pour les endroits sur le Pacifique-Canadien et ses raccordements.

9. Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif conjoint de transport n° 647 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 70), en vigueur le 20 mai 1909, énonçant des taux de classe des gares situées sur ce chemin aux endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et ses raccordements, tels qu'indiqués dans les instructions de lettres de voiture vers l'est du Pacifique-Canadien n° 7 (C. C. des chemins de fer n° E-1337). Ce tarif contient une stipulation à la page du titre qui dit:—

"Régis par la classification officielle, I. C. C' O. C. n° 35, publiée par D. O. Ives, agent (C. C. des chemins de fer n° 69), et par les exceptions qui y sont faites (I. C. C. n° 641) (C. C. des chemins de fer n° 68) et les suppléments de cette classification et les nouvelles publications qui en ont été faites, sauf ce qui est autrement pourvu par le présent tarif."

A la page 2, sous la rubrique Règles générales, ce tarif contient aussi une stipulation qui se lit ainsi qu'il suit:—

"Les taux énoncés dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole et aux produits du pétrole. Ces articles étant assujétis aux taux locaux pour Buffalo, aller et retour."

10. Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif I. C. C. N° 653 (C. C. des chemins de fer n° 71), en vigueur le 15 mai 1909, contenant des exceptions à la classification officielle, qui a remplacé le n° 641 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 68) dont il a déjà été question. Ce tarif porte à la page 52 la stipulation qui suit:—

"Pétrole et produits du pétrole. Les dispositions de la classification officielle pour ce qui a trait au pétrole et aux produits du pétrole tels qu'énumérés ci-dessus, en chargements de wagon et en quantité moindre, ne s'appliquent pas au Canada."

(Suit une liste des produits du pétrole.)

Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux dénommés dans ce tarif comme voituriers en participation.

11. Le chemin de fer Dunkirk a produit tarif conjoint de transport n° 654, I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 72), en vigueur le 19 mai 1909, qui a annulé le tarif n° 647 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 70), et énonce des taux de classe des gares sur ses lignes à des endroits du chemin de fer fer Pacifique-Canadien et de ses raccordements, ainsi que l'indiquent les instructions de lettres de voiture d'entier parcours vers l'est n° 7 (C. C. des chemins de fer n° E-1337). Ce tarif contenait au titre de la page une stipulation semblable à celle qui se trouvait dans le tarif précédent, et à la page 3, sous la rubrique Application générale, se trouvait la stipulation qui suit:—

"Les taux énoncés dans ce tarif ne s'appliquent pas au pétrole et aux produits du pétrole tels qu'ils sont dénommés dans la classification officielle, et tels que dénommés à la page du titre, sous la rubrique "pétrole et produits du pétrole." Ces articles étant assujétis à des taux locaux pour aller à Buffalo et à Black-Rock et en revenir."

Le Grand-Tronc n'est pas voiturier en participation.

12. Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif conjoint de transport I. C. C. n° 661 (C. C. des chemins de fer n° 75) en vigueur le 23 juin 1909, qui a annulé le tarif n° 654 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 72), énonçant des taux de classe à des endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et ses raccordements, qui contenait dans la page du titre et la page 3 exactement la même stipulation que celle dont il a été question dans le tarif précédent.

13. Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif conjoint de transport n° 661 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 78), exceptions à la classification officielle, lequel a annulé le n° 653 I. C. C. (C. C. des chemins de fer n° 71). A la page 52 ce tarif contenait, relativement au pétrole et aux produits du pétrole, une note exactement semblable à celle du tarif qu'il a remplacé, ainsi qu'il a déjà été dit. Le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc étaient tous deux dénommés comme voituriers en participation.

14. Le chemin de fer Dunkirk a produit un tarif conjoint de transport I. C. C. n° 661 (C. C. chemins de fer n° 7é), dont il est question plus haut à des endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et ses embranchements, et le tarif n° 471 de l'I.C.C. (C.C. des chemins de fer n° 18) dont il est question plus haut, à des endroits sur le Grand-Tronc et ses raccordements, dénommant les chemins de fer Pacifique et le Grand-Tronc (est) comme voituriers en participation. Ce tarif contient à la page du titre une note établissant qu'il est régi, sauf ce qui y est autrement pourvu, par la classification officielle, publié par F. S. Holbrook, agent I.C.C., O.C. n° 35 (C.C. des chemins de fer, O.C. n° 35,) les suppléments à cette classification et les nouvelles publications qui en ont été faites, et par les exceptions à cette classification, les suppléments à cette classification, ou les nouvelles publications qui en ont été faites par la *Dunkirk Allegheny and Pittsburg,* I.C.C. n° 671 (C.C. des chemins de fer n° 78). Ce tarif est encore en vigueur.

Le chemin de fer Dunkirk a produit le tarif I.C.C. n° 681 (C.C. des chemins de fer n° 81) en vigueur le 1er avril 1910, contenant des exceptions à la classification officielle qui a annulé le tarif I.C.C. n° 671 C.C. des chemins de fer n° 78. A la page 50 de ce tarif, se trouve la stipulation qui suit:—

"Huile, pétrole et produits du pétrole à destination d'endroits du Canada, savoir: les dispositions de la classification officielle pour ce qui a trait à l'huile, le pétrole et les produits du pétrole, tels qu'énoncés et décrits sous la rubrique

'huile, pétrole et produits du pétrole, en chargement du wagon', ne s'applique pas aux expéditions par chargement en wagon et en quantité moindres de ce trafic à destination d'endroits du Canada."

Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sont tous deux nommés comme voituriers en participation.

16. Le chemin de fer Dunkirk a produit le supplément n° 15 au tarif de l'I. C.C. n° 68 (C.C. des chemins de fer n° 81), en vigueur le 1er janvier 1911, dont il vient d'être question, contenant des exceptions à la classification officielle, à la page 4, où l'on trouve la note qui suit:

"Annulation 169. A partir de ce jour, les dispositions de la classification officielle s'appliquent à l'huile, au pétrole et aux produits du pétrole à destination d'endroits du Canada."

Cette annulation est reportée au supplément 19, qui est encore en vigueur.

Les intimés ont été parties à tous les tarifs qui précèdent. Le Grand-Tronc a produit certaines "exceptions". Ces exceptions et les effets qu'elles ont eus ont été abondamment traitées dans ce que l'on connaît sous le nom de la "cause Stoy" (voir *British American Oil Co.* vs la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, 9 *Can. Ry. Cases* 178, 43 S.C.R. 311 et cette dernière compagnie n'a pas soulevé, dans ces causes, de question concernant ces "exceptions" ce point ayant été décidé contre elle dans la cause qui précède. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'avait pas produit d'exceptions.

Je suppose que ce que les parties ont essayé d'accomplir c'est que l'un où l'autre des voituriers canadiens fut protégé contre les taux inférieurs sur l'huile qui avaient cours aux Etats-Cnis, sous l'empire de la classification officielle, ou que les raffineurs canadiens fussent protégés contre l'importation de l'huile crue des Etats-Unis. Si leur but était ce dernier objet, il était absolument contre la loi. Les compagnies de chemins de fer ont le droit de jouir de taux équitables et rémunérateurs, mais elles n'ont pas le droit de tenter d'ajuster le taux, en dépit des taux raisonnables, dans le but de protéger ou d'aider une industrie quelconque ou une partie quelconque du public. Cependant, sans nous occuper de l'objet qu'elles avaient en vue, examinons si le résultat a été accompli.

Le trafic en question tombait sous l'opération de l'article 336, de sorte que la loi désirait que cet article fut couvert par un "tarif conjoint" pour la route "ininter rompue" de l'endroit de son origine à sa destination au Canada. Qu'est-ce qu'un tarif conjoint? Les voituriers, apparemment, ont cherché à établir et ont établi pour ces tarifs de-s routes d'entier parcours entre des endroits du Canada. Je présume qu'il se sont aussi efforcés de se conformer à l'article ci-dessus énoncé et à créer des "tarifs conjoints", et, en même temps de satisfaire les chemins de fer canadiens; c'est-à-dire, laissant à ces derniers le droit de déterminer leurs propres taux à partir des barrières du Canada jusqu'aux endroits de destination, ils ont omis de s'occuper des lignes de raccordement des Etats-Unis. Prenons, par exemple, l'exception dans le supplément n° 7 du Lake Erie & Western au tarif conjoint de transport n° 1663, en vigueur le 14 janvier 1907:—

"Les dispositions de la classification officielle n° 39 en vigueur le 1er janvier 1907, pour ce qui a trait à l'application de taux de cinquième classe au pétrole et aux produits du pétrole par chargement de wagon, ne s'appliquent pas aux expéditions au Canada. Pour le Canada les taux sont ceux établis aux barrières du Canada, savoir: Buffalo, N.-Y., Détroit et Port-Huron, Mich., plus les taux établis pour les chemins de fer du Canada, de ces barrières à la destination. On prétend qu'il s'agit ici d'un "tarif conjoint" pour la "route continue" des points d'origine sur les lignes du *Lake Erie & Western* aux endroits sur les lignes de chemins de fer canadiens parties à ce

tarif. Si le Lake Erie & Western avait inséré la somme des taux locaux, savoir, son propre taux local de, disons, huit cents jusqu'à la barrière canadienne, et le taux du voiturier canadien de, disons, douze cents jusqu'à destination, faisant un taux d'entier parcours de vingt cents pour la route continue, ceci aurait constitué un tarif conjoint et aurait pu, pour ce qui a trait au taux ou au tarif être fait sans convention quelconque de la part des chemins de fer canadiens; et s'ils n'en avaient pas été satisfaits, ils auraient eu leur recours, tel qu'il est indiqué dans la cause Stoy.

Quand le voiturier initial désire produire un tarif conjoint pour une route continue sur les lignes de diverses voies ferrées, je ne connais rien, d'après notre statut, qui puisse empêcher ce voiturier d'additionner ensemble tous les taux locaux et d'établir cette somme comme taux d'entier parcours pour cette route continue. Naturellement, en pratique, je présume que toutes ces questions sont le sujet de discussion et de convention de part et d'autre. L'article 338 prévoit que, une fois qu'un tarif conjoint entre en vigueur, les taux qui y sont prévus sont les seuls taux qui puissent être réclamés jusqu'à ce que ce tarif soit remplacé ou qu'il soit désavoué par la Commission. Comment "remplacé?" De quelle manière la compagnie canadienne pourrait-elle "remplacer" un tarif conjoint produit par le voiturier initial américain? Le recours du chemin de fer canadien est de demander que le tarif soit désavoué. Le voiturier américain peut remplacer son tarif en en produisant un autre ou par un supplément; mais je ne vois pas comment le voiturier canadien peut faire autre chose que de s'y conformer jusqu'à ce qu'il soit désavoué, ou remplacé par la partie qui l'a produit.

Or nous supposons que le but de la stipulation du tarif ci-dessus énoncé du *Lake Erie & Western* a été de laisser le voiturier canadien qui se raccorde, libre d'établir, de temps à autre, le taux qu'il désire de la barrière canadienne à la destination, sans se consulter avec le voiturier qui a produit le tarif. De la même manière le voiturier initial pourrait, sans en parler au chemin de fer, exiger ses taux jusqu'à la barrière en produisant des suppléments, et ainsi, d'après la prétention des intimés, nous aurions un "t arif conjoint sujet à des modifications à tout moment par tout voiturier qui s'y relie sans qu'on s'occupât de l'autre".

Il ne semble pas que ceci soit dans l'intérêt du voiturier en participation ou du public expéditeur. Il a été dit au cours de la discussion qu'un tarif de cette nature est une convention entre les chemins de fer que chacun d'eux ait son propre taux local; mais ceci arriverait dans le cas d'absence et d'un tarif conjoint et d'une convention.

Il me semble clair qu'un tarif conjoint est quelque chose de plus que la combinaison de ceux ou de plusieurs taux locaux variables. Naturellement, un taux d'entier parcours peut être la somme de plusieurs taux locaux, mais il ne s'ensuit pas que la somme des taux locaux soit la sorte d'union ou le taux d'entier parcours qui est requis sous le régime d'un "tarif conjoint" ainsi que prévu par la loi. La Commission du commerce entre Etats a décidé qu'un taux conjoint est "tout simplement un taux d'entier parcours, dont chaque partie a été établie par convention expresse entre les voituriers qui constituent la route d'entier parcours". Si la définition est acceptée, elle anéantit la prétention des intimés. Naturellement dans ce cas-là le terme a été défini relativement à la loi concernant le commerce. Dans ce cas-ci la Cour Suprême a confirmé cette commission dans la décision que le mot tel qu'il se trouve dans l'article 336 n'implique pas nécessairement qu'une convention a été faite. La classification, en vigueur le 1er janvier 1907, mettant ces articles dans la cinquième classe, à donner aux requérantes le droit à ce taux à compter de cette date, à moins qu'il ait été démontré cours sous le régime d'un tarif conjoint. Le voiturier initial étranger était soumis à l'obligation statutaire de produire un tarif conjoint couvrant ce trafic international. Il s'est efforcé à se conformer à cette exigence. S'il y a manqué, alors les expéditions en question ont droit au taux de cinquième classe aux termes de la classification officielle.

Nous ne croyons pas que la stipulation ci-dessus tirée du tarif *Lake Erie & Western* puisse se lire comme "tarif conjoint" pour la "route continue". Au lieu de cela, c'est simplement une déclaration qu'un taux établi par un voiturier s'applique à une partie du chemin, et un autre taux établi par un autre voiturier s'applique à une autre partie du chemin, chacun de ces taux étant variable à la volonté de l'un ou de l'autre des voituriers sans la concurrence de l'autre. Je suis incapable de comprendre comment l'expression "conjointe" peut être appliquée à cette situation. La loi semble considérer que ces tarifs conjoints prévoient probablement un seul taux, vu que le paragraphe 2 de l'article 338 déterminera comment la division est faite entre les voituriers en participation. Le paragraphe 3 de l'article 334 pourvoit à la même chose entre les voituriers canadiens.

On se rappellera que les tarifs soumis à notre examen sont, quand on les examine en détail, des tarifs conjoints, des tarifs qui prennent naissance aux Etats-Unis, passent par le Canada et sont destinés aux Etats-Unis, les intimées exécutent des transports sous l'autorité de ces tarifs moyennant un taux conjoint; mais elles ont insisté, quant au trafic destiné au Canada, que le taux ne soit pas conjoint, mais que le taux local de la barrière à destination s'applique à leur partie du chemin.

Ce qui a été dit au sujet du tarif *Lake Erie and Western* s'applique à tous. La même tentative paraît avoir été faite, bien que la phraséologie diffère dans les divers tarifs. Quelques-uns des tarifs se contentent de déclarer que les taux énoncés ne s'appliquent pas au Canada, sans pourvoir apparemment à un autre taux.

M. Beatty nous a dit, représentant la Compagnie du Pacifique-Canadien, qu'il pensait que la question que nous avions à considérer était simplement de savoir si, vu les articles 323 et 338 de la loi des chemins de fer, les méthodes adoptées par les voituriers étaient légalement en vigueur. Il a admis qu'il n'y avait pas de tarif établissant un tarif d'entier parcours, et que la disposition disant que la base de la classification ne s'appliquait pas au Canada, équivalait à dire qu'il n'y avait pas de taux d'entier parcours.

On a demandé à l'avocat pourquoi, quand les taux locaux sont de douze et de vingt cents, les tarifs ne disent pas que le taux d'entier parcours est de trente-deux étant le taux, la division, naturellement, étant de douze et de vingt cents, les voituriers obtiendraient le même taux pour le tarif qu'ils obtiennent en énonçant la somme des taux locaux comme étant le taux; mais par l'adoption de la dernière ligne de conduite, chaque voiturier conserve le pouvoir de changer ou de modifier ce prétendu tarif conjoint sans consultation de l'autre voiturier; et cependant on nous dit, en même temps, que toute l'affaire est une question de convention.

M. Biggar, pour le Grand-Tronc, a soutenu que, si les compagnies ont convenu entre elles que chaque compagnie devrait avoir son taux local, elles doivent avoir été plus loin et convenu de ce que devait être le taux local. Je ne sais pas comment cela se trouve, mais si cela s'est produit, cela semble indiquer la nécessité qu'il y a d'empêcher un des voituriers de charger son taux local sans le consentement de l'autre, ce que cette forme de tarif laisse à chacun d'eux et à tous les voituriers la liberté de faire.

Il n'a pas été soutenu que le mot "établis" dans l'expression: "les taux établis par les lignes canadiennes à partir de ces barrières jusqu'à la destination" signifie "établis" à la date de la production du tarif, et ainsi non sujets aux modifications par le voiturier canadien. Au contraire, il a été prétendu que les taux étaient variables, et M. Biggar a dit, que si le Grand-Tronc élevait son taux local, le taux d'entier parcours se trouvait automatiquement augmenté; mais il a ajouté qu'aucune des parties ne pouvait élever son taux sans consulter l'autre partie. Je ne sais pas pourquoi elle n'en serait pas empêché. Il se peut qu'elle ne le fasse pas, mais si la prétention énoncée de la part des compagnies avait cours, il me semble que chacune d'entre elles pourrait légalement élever son taux local sans en parler à l'autre compagnie, ou ce qui était son

taux local. Naturellement, si le désir du voiturier canadien a été d'obtenir du trafic, chaque augmentation de tarif a exigé une étude sérieuse; mais si son désir a été de protéger le raffineur canadien, il me semble qu'il pouvait le faire sans discuter l'affaire avec le voiturier que l'on supposait y être intéressé dans le prétendu tarif conjoint.

La classification officielle n° 29 a servi aux intimées sans qu'il y ait eu d'ordre ou d'instruction de la Commission, tel qu'il est prévu par le paragraphe 4 de l'article 321. Elle les a liées en conséquence, et les stipulations de cette classification s'appliquent au pétrole et aux produits du pétrole à destination d'endroits du Canada, à moins qu'elles n'aient fait quelques démarches dans le sens des dispositions des statuts pour en empêcher l'application. Nous sommes forcés de conclure qu'elles n'ont pas réussi à le faire, et que le pétrole et les produits du pétrole auraient dû être traités suivant les taux de cinquième classe au moment où les expéditions ont été faites.

Déclaration en conséquence.

Le sous-chef de la Commission Scott et messieurs les commissaires Mills et McLean ont abondé dans le même sens.

Les compagnies de chemins de fer ont demandé à la Commission la permission d'interjeter appel à la Cour Suprême du Canada sur des questions de droit soulevées par l'ordonnance de la Commission n° 14367 en date du 2 août 1911, rendue sur cette demande. La Commission ,après audition, a accordé la permission d'appeler sur les questions de droit qui suivent:—

La Commission a-t-elle donné l'interprétation voulue en loi sur les pièces dont il est parlé dans le jugement du chef de la Commission dans cette affaire?

Jugement du sous-chef de la Commission Scott le 1er novembre 1911.

La seule question de droit que je voie dans cette affaire est virtuellement la même que celle soulevée dans la cause Stoy avec le Pacifique-Canadien dont il a été disposé par l'ordonnance n° 14386 le 16 mai dernier. Dans cette cause, dans un mémoire en date du 20 octobre 1911, j'ai énoncé une question de droit qu'il pourrait être permis à la compagnie de chemin de fer de porter devant la Cour Suprême du Canada. On peut dire que quelle que soit la réponse que la cour donnera à la question dans cette cause, elle entraînera la décision de la présente cause. Néanmoins, vu que les parties ne sont pas les mêmes dans les deux causes, et vu que les pièces auxquelles les compagnies de chemin de fer se rapportent pour soutenir leur prétention ne sont pas les mêmes dans cette cause que dans la cause Stoy, je crois que la permission d'interjeter appel pourrait être donnée dans cette cause concurremment avec l'appel dans l'autre, et je laisse à la Cour Suprême le soin de faire plaider les deux causes ensemble si elle le juge à propos.

Les appels dont il est question dans le jugement du sous-chef de la Commission ont été plaidés devant la Cour Suprême et renvoyés avec dépens le 4 juin 1912.

British American Oil Company vs *La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Jugement du chef de la Commission, Mabee, 28 juin 1911:

Cette plainte a été produite à la Commission le 14 février 1911, et l'on demande une ordonnance qui déclare: que l'intimée a injustement établi une différence contre des expéditions d'huile crue de Stoy, Illinois, à Toronto, en refusant de transporter ces expéditions aux taux de 20 cents, conformément au tarif publié et à la classification officielle; que la compagnie de chemin de fer a surtaxé la requérante, que le taux légal est de vingt cents; et que l'ordonnance n° 7093 rendue sur la plainte de la requérante contre la Compagnie du Grand-Tronc est également obligatoire pour l'intimée.

Le 19 mai 1909, jugement a été rendu dans la cause Stoy (*British American Oil Co. vs* le Grand-Tronc, 9 *Can. Ry.,* cause 178), confirmé par la Cour Suprême le 3 mai 1910 (43 S.C.R. 311).

Ces dates sont importantes, parce que l'on remarquera que cette demande n'a été formellement faite que longtemps après la décision définitive de la cause Stoy; et la

Commission en rendant l'ordonnance demandée, rendrait la compagnie de chemin de fer responsable de l'exécution de forts remboursements concernant les années 1907-1910, longtemps après que toutes ces opérations ont été terminées. Je ne sais pas pourquoi la Compagnie du Pacifique n'a pas été partie à la cause Stoy. J'étais sous l'impression qu'il était entendu qu'elle serait liée par la décision de cette cause, et la requérante a retardé à produire sa plainte formelle d'après cette entente.

Le grief au sujet du taux lui-même a été réglée, et un taux de vingt cents est en vigueur depuis le 1er janvier 1911. Certaines lettres produites démontrent que la réclamation a été faite longtemps avant l'expiration des anciens taux, et il paraît que l'on a laissé l'affaire en suspens dans l'attente qu'il serait fait un règlement, et que le requérant n'aurait pas à souffrir de son délai; de fait, la compagnie de chemin de fer n'a pas prétendu qu'elle devait obtenir un avantage à cause de son délai.

Le point réel de la controverse est de savoir si l'intimée a été en état de distinguer cette cause de la cause Stoy. Elle se trouve dans certains rapports dans une position différente; la question de savoir si elle l'est d'une façon suffisante pour que le résultat en soit varié est le point qui se présente à l'examen. Dans la cause Stoy, le voiturier initial a produit le tarif qui a causé de l'embarras, le faisant entrer en vigueur le 1er janvier 1907, date à laquelle la classification officielle n° 29 est entrée en vigueur, et où le pétrole et les produits du pétrole ont été mis dans la cinquième classe; et le taux de vingt cents de Stoy à Toronto prévu dans ce tarif a cherché à être évité par l'" exception " produite par le chemin de fer Grand-Tronc.

Le cas présent présente des considérations qui sont quelque peu différentes. La réponse de l'intimée allègue que le *Indianapolis Southern* a publié un taux de cinquième classe de Stoy à Toronto qui est entré en vigueur le 20 janvier 1907. Ce tarif a dénommé l'intimée comme y étant partie, et ne contient pas de stipulation quant au défaut d'application de ce taux de cinquième classe de vingt cents à des endroits du Canada.

Le *Indianapolis Southern* a produit un supplément, en vigueur le 18 octobre 1907, qui contient la stipulation qui suit:—

> " Non-application des taux sur le pétrole et les produits du pétrole à destination du Canada."
>
> " Les taux énoncés dans les tarifs ci-dessus désignés ne s'appliquent pas au pétrole et aux produits du pétrole à destination d'endroits du Canada. Les taux pour le Canada sont établis sur une base de la combinaison la moins élevée pour aller aux barrières du Canada et en revenir."

Un autre supplément a été produit, en vigueur le 14 mai 1908, dans lequel se trouve contenue la stipulation qui suit:—

> " Les taux énoncés au présent tarif ne s'appliquent pas au pétrole et aux produits du pétrole. Il n'y a pas de taux d'entier parcours en vigueur."

Ce dernier tarif est encore en vigueur, mais le non-application de taux d'entiers parcours à destination d'endroits du Canada a été retirée par un supplément entré en vigueur le 1er janvier 1911; de sorte que, depuis cette date, ces articles ont pris le taux de cinquième classe de Stoy à Toronto et autres endroits du Canada.

Naturellement, le tarif en premier lieu mentionné, savoir, celui entré en vigueur le 20 janvier 1907, doit être lu en même temps que la classification officielle n° 29 qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1907; et d'après cette lecture, sans aucun doute, le pétrole et les produits du pétrole, en vertu du tarif, sont tombés sous les taux de cinquième classe, au moins entre le 20 janvier 1907 et le 18 octobre 1907. Aucune déclaration n'a été produite pour indiquer les dates des expéditions, mais il semble clair que le seul taux légalement imputable entre les dates ci-dessus était celui de la cinquième classe, savoir, vingt cents de Stoy à Toronto.

Quel a été l'effet de la tentative de l'*Indianapolis Southern* d'anéantir ce taux d'entier parcours de vingt cents pour son supplément du 18 octobre 1907, et de l'énoncé qui s'y trouve que les taux à destination d'endroits du Canada seraient établis sur la base de la combinaison la moins élevée pour aller aux barrières du Canada et en revenir, et de l'énoncé subséquent du 14 mai 1908 " qu'il n'y a pas de taux d'entier parcours en vigueur " ?

Dans la " cause Stoy ", relativement à la Compagnie du Grand-Tronc, l'*Indianapolis Southern* a produit un tarif, en vigueur le 9 décembre 1907, qui a déclaré que les taux sur le pétrole et sur les produits du pétrole ne s'appliquent pas au Canada. Avant cette date il y avait eu sur pied, entre l'*Indianapolis Southern* et le Grand-Tronc, un tarif conjoint établissant le taux de cinquième classe de vingt cents comme étant le taux conjoint de Stoy pour traverser les lignes de l'*Indianapolis Southern* et du Grand-Tronc à Toronto. Ce tarif a été produit pour le voiturier américain initial, en exécution de l'article 336 de la loi des chemins de fer. La Compagnie du Grand-Tronc a obtenu du voiturier initial qu'il détruisît, s'il le pouvait, ce taux conjoint d'entier parcours; et il en est résulté le tarif du 9 décembre 1909. Relativement à l'effet de ceci la Commission a décidé que " la production du tarif en dernier lieu mentionné n'avait pas produit l'effet supposé. Elle ne devrait pas avoir cet effet sans retrancher de la loi l'article 338; car par suite de cet article, quand un tarif conjoint est produit devant la Commission, les seuls taux qui peuvent être réclamés sont ceux qui y sont mentionnés jusqu'à ce que ce tarif soit substitué ou désavoué par la Commission. Substitué signifie " supplanté " ou " remplacé "; en conséquence, du moment qu'un tarif conjoint est produit, à moins qu'il ne soit désavoué, il reste en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un autre tarif conjoint, et il n'est pas permis au voiturier qui l'a produit d'en détruire l'effet en produisant un supplément qui énonce que la somme des taux locaux est substituée au taux d'entier parcours conjoint ".

L'intimée prend exception à cette décision et allègue que le point n'a pas été mis en question par le Grand-Tronc lors de son appel à la Cour Suprême dans la cause Stoy.

Nous ne voyons pas comment un tarif changeable, quant aux taux, à la volonté de l'un ou l'autre des voituriers sans qu'il en soit parlé à l'autre partie, puisse passer pour un " tarif conjoint '. Ceci doit signifier un tarif auquel sont intéressés conjointement tous les voituriers en participation; non pas intéressés conjointement dans une partie seulement du tarif, mais dans tout le tarif, y compris non seulement la route d'entier parcours ou la route continue, mais encore le taux d'entier parcours. Dans le cas soumis la tentation n'est pas d'anéantir tout le tarif conjoint; la route continue, la lettre de voiture d'entier parcours, les comptes, etc., sont conservés, mais il y a tentation de supprimer l'association, en partie, en disant que tous nos arrangements au sujet du transport de ce tarif vont demeurer, mais à compter de ce jour chaque voiturier va établir son propre taux local, et le taux d'entier parcours va être la somme ou la combinaison des taux locaux qui pourront être en vigueur quand les expéditions se feront.

Il nous semble que c'est justement ce que l'article 338 était destiné à accomplir, et ceci se produit particulièrement relativement au trafic qui tombe sous l'article 336, circonstance où le Parlement a déclaré que ce tarif doit être produit, mais on n'a pas de moyen de contraindre le voiturier étranger à se conformer à ses instructions. Si le voiturier se conforme, il semble raisonnable de dire, à moins que la Commission ne désavoue ce tarif conjoint, les taux seront ceux qui seront imputés jusqu'à ce que vous produisiez un autre tarif conjoint qui énonce des taux autres ou différents; alors, à moins qu'ils ne soient désavoués, ces taux seront les seuls taux légaux jusqu'à ce qu'ils soient de nouveau remplacés par un autre tarif conjoint.

Si ceci est exact, alors le supplément de l'*Indianapolis Southern* en vigueur le 18 octobre 1907 n'a pas eu l'effet de détruire le tarif conjoint, ainsi que le taux d'entier

parcours de vingt cents qui était en vigueur le 30 janvier 1907 et subséquemment; et si ce supplément n'a pas pu avoir cet effet celui du 14 mai 1908 doit avoir été encore plus impuissant, vu qu'il a prétendu enlever même la combinaison des taux variables et énoncé "qu'il n'existe pas de taux d'entier parcours en vigueur".

Lintimée, dans sa réponse, allègue ce qui suit:—

"3. La seule réclamation produite par la requérante contre la compagnie intimée comme conséquence du jugement rendu par la Commission dans l'affaire de la plainte portée contre la Compagnie du Grand-Tronc, était une réclamation que l'intimée devrait rembourser la différence entre le taux de vingt cents et le taux réclamé en réalité pour le transport d'entier parcours de Stoy à Toronto.

"4. Que les dits tarifs et les suppléments à ces tarifs étaient légaux et les tarifs qui convenaient sous l'autorité de la Commission du commerce entre états, et que les taux imposés sous le régime de ces tarifs étaient les seuls. taux qui pouvaient être exigés sous l'autorité de cette loi par la compagnie intimée et ses raccordements américains pour des expéditions d'huile de Stoy à Toronto, durant le temps où les dits tarifs ont été en vigueur.

"5. Que les voituriers des Etats-Unis, parties aux tarifs, ont refusé de se joindre à l'intimée pour effectuer certains remboursements, en disant que ces remboursements de leur part seraient illégaux.

"6. Que, dans tous les cas, la Commission est sans juridiction pour la forcer d'assumer le paiement d'une partie quelconque des dits taux ainsi réclamés de la part des intimés américains.

"7. Qu'aucune ordonnance n'a été rendue contre la compagnie intimée relativement aux taux sur l'huile de Stoy à Toronto, et que, par conséquent, elle n'est pas en défaut en ce qu'elle n'a pas donné d'effet à un jugement rendu contre la Compagnie du Grand-Tronc, et qu'elle a refusé d'acquitter les réclamations injustement et illégalement adressées à la compagnie intimée."

Ainsi qu'il a été dit, quand la plainte a été produite, le taux que nous trouvâmes avoir été le taux légal au cours de toutes les expéditions, avait été en vigueur au cours de six semaines. La requérante, en conséquence, ne demande que l'édiction d'une déclaration qui dise ce qu'était le taux légal durant la période pendant laquelle ces expéditions se sont exécutées. L'intimée allègue que la seule réclamation qui lui est faite est le remboursement de la différence entre les taux de vingt cents et ce qu'elle a déjà réclamé. Naturellement la Commission n'a pas de pouvoir pour ordonner des remboursements. Elle ne peut pas déclarer ce qu'était le taux légal, ou ce qu'il aurait dû être, et les parties sont libres d'exercer le recours que la loi leur donne en conséquence de cette déclaration.

Il ne nous semble pas que nous puissions entrer dans l'examen de l'effet de ce qui a été fait aux Etats-Unis, ou sous l'empire des lois qui y sont en vigueur; soit que les voituriers de ce pays aient refusé de contribuer aux remboursements, ou soit qu'ils aient moralement le droit de le faire ou de ne pas le faire. Il semble que, bien que la requérante vienne après que le taux nouveau est mis en vigueur, elle a le droit d'obtenir une interprétation qui interprète les tarifs qui étaient en vigueur quand les expéditions se sont effectuées. Nous croyons que la cinquième classe, aux termes de la classification officielle, s'appliquait aux expéditions en question.

Nous ne pouvons nous empêcher d'ajouter qu'il est difficile de comprendre pourquoi la première plainte contre la Compagnie du Grand-Tronc n'a pas aussi compris la Compagnie du Pacifique-Canadien. La ligne de conduite suivie par la requérante a donné à la Commission une somme déraisonnable de travail additionnel, et peut entraîner une autre appel à la Cour Suprême. Tout ceci aurait pu être évité si la plainte en premier lieu avait été lancée contre les deux compagnies.

Le sous-chef de la Commission Scott et messieurs les commissaires Mills et McLean ont abondé dans le même sens.

Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour permission d'interpeter appel à la Cour Suprême du Canada, de l'ordonnance de la Commission dans la cause de la *British Americain Oil Company* concernant les taux sur l'huile de Stoy, Illinois, à des endroits du Canada. Ordonnance n° 15386, en date du 16 mai 1911.

Jugement du sous-chef de la Commission, M. Scott, le 2 octobre 1911.

Sur la demande de la *British American Oil Company* contre la Compagnie du Grand-Tronc, la Commission, par ordonnance nº 7093, en date du 19 mai 1909, a déclaré que le taux légal sur l'huile crue de Stoy, Illinois, à Toronto, était de vingt cents par 100 livres, et a autorisé la Compagnie du Grand-Tronc à rembourser à la requérante la différence qui existe entre le taux légal (vingt cents) et ce qu'elle avait réclamé (32½ cents).

La Compagnie du Pacifique-Canadien n'était pas partie à cette demande, bien que son avocat ait été présent et ait surveillé la procédure.

La Compagnie du Grand-Tronc a subséquemment interjeté appel de l'ordonnance de la Commission à la Cour Suprême du Canada, et la cour, en renvoyant l'appel, a déclaré qu'il était du pouvoir de la Commission de rendre l'ordre dont on se plaignait. Le jugement de la Cour Suprême a été rendu le 3 mai 1910. (43 S. C. R., 311.)

En dépit de l'ordonnance de la Commission et de la décision de la Cour Suprême du Canada, le chemin de fer Pacifique-Canadien a continué à réclamer le taux qui dans la cause du Grand-Tronc a été déclaré illégal, jusqu'au 1er janvier 1911, époque à laquelle a été faite une réduction à 20 cents.

La *British American Oil Company,* en février dernier, a demandé à la Commission une ordonnance pour qu'il fut déclaré que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien avait injustement établi une différence contre des expéditions d'huile crue de Stoy à Toronto, et que l'ordonnance n° 7093, rendue sur sa demande contre la Compagnie du Grand-Tronc (cause Stoy), était également obligatoire pour la Compagnie du Pacifique-Canadien.

Par une ordonnance en date du 16 mai 1911, n° 14386, rendue le 2 août 1911, la Commission a déclaré que le taux légal imputable sur les expéditions en chargements de wagon de l'huile en question était le taux conjoint de cinquième classe (20 cents) en vigueur à la date où les expéditions se sont faites. De cette ordonnance la Compagnie du Pacifique-Canadien demande maintenant la permission d'interjeter appel à la cour Suprême du Canada.

La Cour Suprême du Canada ayant confirmé la manière de voir de la Commission au sujet de l'interprétation qu'il faut donner à l'article 336 de la loi des chemins de fer, il faut prendre pour acquis dans cette cause que le taux de la cinquième classe, qui en vertu de la classification officielle n° 29 s'est appliqué à l'huile, et s'est ainsi appliqué par des suppléments subséquents à la classiffication officielle, publiés et produits à la Commission par l'*Indiannapolis Southern,* en vigueur le 20 janvier 1907, et depuis répétés dans le tarif en vigueur le 14 mai 1908, où le chemin de fer Pacifique-Canadien était nommé partie, était un tarif conjoint dans le sens de l'article 336.

La compagnie du chemin de fer a prétendu que même si un tarif conjoint avait été produit il avait subséquemment été remplacé, conformément aux dispositions de l'article 338 de la loi des chemins de fer, par la production d'un supplément par l'*Indianapolis Southern* en vigueur le 18 octobre 1907, prétendant établir de la combinaison des taux locaux pour aller aux barrières du Canada et en revenir le tarif conjoint d'entier parcours. Ce point a été traité très clairement par le chef de la Commission dans un jugement de cette cause d'après lequel a été rendue l'ordonnance dont on cherche maintenant à interjeter appel.

Je m'accorde en tous points avec la conclusion à laquelle en est arrivé le chef de la Commission. Cependant, je crois néanmoins qu'il se présente une question de droit sur laquelle la permission d'interjeter appel à la Cour Suprême du Canada pourrait être accordée. On a dit que cette question aurait pu être soulevée dans la cause Stoy

du Grand-Tronc; de fait il a été inféré qu'elle avait été soulevée par les avocats devant cette cour. Quoi qu'il en soit, elle n'a pas certainement été considérée par Leurs Seigneuries, ainsi que le dit M. le juge Davies, qui a rendu le jugement de la cour, à la page 31 du volume 43 des Rapports de la Cour Suprême.

C'est évidemment la compagnie qui a fait les premiers pas dans la mise en opération du tarif qui devrait au début produire le tarif projeté, et ceci étant fait, la juridiction étant ainsi obtenue alors la Commission, en tout temps, à la demande de la compagnie canadienne ou de n'importe quel intéressé pourrait soit admettre, soit répudier le tarif proposé, soit le remplacer. Sur la dernière question, celle de remplacer le tarif pour en imposer un autre de son choix, je n'ai pas d'opinion à faire valoi, vc que la question se présente maintenant.

Je crois, par conséquent, que l'on pourrait donner à la compagnie du chemin de fer la permission d'interjeter appel à la Cour Suprême du Canada sur la question de droit qui suit:—

> Quel effet légal a eu, s'il y a eu un effet, la production des suppléments déposés par l'*Indianapolis Southern Railroad Company,* respectivement en vigueur le 18 octobre 1907 et le 14 mai 1908, sur le taux conjoint d'entier parcours établi par cette compagnie sur l'huile de Stoy à Toronto, le 20 janvier 1907?

Demande des *Canadian Oil Companies, Limited,* pour une ordonnance qui enjoigne à la Compagnie du Grand-Tronc, à la Compagnie du Pacifique-Canadien et à la Compagnie du Canadian-Northern, d'établir un taux de 56 cents de Petrolia, Ont., à Winnipeg, Man., sur le pétrole et les produits du pétrole. (Dossier 15511).

Jugement de M. le commissaire McLean, 30 juin 1911.

Dans la plainte telle qu'elle est produite, il est allégué:—

1. Que le taux de 66 cents entre Petrolia et Winnipeg est injuste, déraisonnable et exorbitant pour le service accompli; et

2. Que ce taux, par le fait qu'il est déraisonnable, a créé une condition de préférence injuste comparativement aux taux sur le pétrole et les produits du pétrole de différents endroits des Etats-Unis, et est par conséquent contraire à l'article 315 de la loi des chemins de fer.

La rédaction de la plainte telle que fournie dans la demande originaire était très amplifiée e tableaux de taux et d'états fournis par M. McEwan, gérant du trafic des compagnies canadiennes d'huile; et des états additionnels ont été préposés par M. Littlefield, gérant de la compagnie.

A la manière dont la demande a été développée à l'audition, la matière repose sur deux bases:—

(1) Une plainte de la situation du taux dont il est question, avec la comparaison des taux de Petrolia et ceux des divers endroits es Etats-Dnis, avec lesquels on allègue qu'il y a concurrence.

(2) La comparaison u taux exigé de Pétrolia à Winnipeg avec celui acquitté par la *Imperial Oil Company* de Sarnia à Winnipeg.

De fait, ces deux chefs de discussion se résolvant en une seule plainte, savoir: différence injuste contre les expéditions de la compagnie requérante de Winnipeg.

L'outillage de la compagnie requérante situé à Pétrolia est une concurrence dans le nord-ouest canadien avec le pétrole et les produits du pétrole qui viennent de divers endroits d'expédition aux Etats-Unis. L'huile crue achetée au Canada a une valeur de près de $1.45 le baril. La compagnie requérante est dans la nécessité d'importer de l'huile crue des Etats-Unis, l'approvisionnement canadien n'étant pas suffisant pour ses besoins. L'huile crue importée est achetée soit des champs de l'Illinois, soit des champs de l'Ohio, qui sont les champs les plus accessibles à l'Ontario. Cette huile coûte environ 63 cents le baril au puits, prix auquel l'addition d'un droit de ligne de

tuyau sur l'huile crue et le transport du champ de l'Illinois à Pétrolia donne le total d'à peu près le même prix que l'huile crue canadienne.

La compagnie requérante se plaint de plus qu'elle est assujétie au coût additionnel attribuable à l'importation des Etats-Unis de substances chimiques et le combustible, ces articles étant assujétis à des droits. Jusqu'à tout dernièrement du petit charbon a été importé pour le combustible. La compagnie fait maintenant des expériences avec le gaz naturel.

La compagnie requérante est soumise dans le nord-ouest canadien à une âpre concurrence par les produits des champs du Kansas. L'huile crue dans les champs du Kansas vaut environ 40 cents le baril. Il a été dit par M. Littlefield que de 50 à 75 pour 100 de l'huile volatile qui va dans l'ouest du Canada sont employés aux appareils de battage et de labourage des agriculteurs de l'ouest du Canada. Sous l'empire de règlements récents du ministère canadien des Douanes, l'huile de gravité 49, qui d'abord était taxée d'un droit de 2½ cents par gallon, depuis à peu près le commencement de 1911, entre en franchise au Canada, cette huile étant mentionnée comme *"distillate"* d'huile. Ce droit, dit M. Littlefield, à virtuellement empêché les raffineurs du Kansas de venir au Canada. Il a été indiqué que l'huile crue coûte environ 40 cents le baril dans le Kansas. La distance des champs du Kansas de Petrolia empêche que cette huile soit employée par la compagnie requérante. Le "distillate" crue ou le "distillate" et combustible, fabriqué avec cette ruile, peut s'acheter au Kansas au prix d'environ $1 le baril. La compagnie requérante, pour sa concurrence sur ce point dans le nord-ouest canadien, est obligée de fabriquer ses produits avec de l'huile crue qui lui est livrée à $1.45 le baril. L'avantage des raffineurs du Kansas sous ce rapport, dit M. Littlefield, est tellement grand que, s'ils se souciaient d'abaisser leurs prix, ils pourraient supprimer la compagnie requérante de la concurrence dans le nord-ouest canadien.

Comme portant sur la situation générale, il a été dit par M. McEwan que l'huile peut être fabriquée aux raffineries américaines pour environ un cent de moins le gallon qu'au Canada.

Dans la pièce 6, soumise par M. McEwen, est donnée la comparaison qui suit des taux:—

	Milles.	Taux.
De Pétrolia à Winnipeg, par Chicago.	1,212	66
De Pétrolia à Winnipeg, par North-Bay.	1,436	66
De Saint-Louis à Winnipeg, par North-Bay. . . .	1,040	56
De Wood-River à Winnipeg, par North-Bay. . . .	1,089	56
De Alton à Winnipeg, par North-Bay.	1,084	56
De Casey à Winnipeg, par North-Bay.	1,060	58
De Lawrenceville à Winnipeg, par North-Bay. . . .	1,113	60
De Oil-City à Winnipeg, par North-Bay.	1,370	68
De Marietta à Winnipeg, par North-Bay.	1,357	68
De Cleveland à Winnipeg, par North-Bay.	1,222	65

Ces comparaisons de taux n'ont pas été mises en question par les chemins de fer. Dans sa réponse, la compagnie requérante a dit que le taux de Whiting, Indiana, par voie ferrée jusqu'à Winnipeg, est de 55 cents. Aucun renseignement n'a été fourni à la Commission quant aux divisions de ces taux d'entier parcours reçus par les chemins de fer du Canada quand ils participent au mouvement jusqu'à destination, et il est, en conséquence, équitable de présumer qu'aucune attaque n'a été faite sur la raisonnabilité des divisions. La critique du taux qui existe de Pétrolia, basée sur les comparaisons faites avec les taux ci-dessus cités, est en conséquence faite sur la base des taux dentier parcours des points originaires de chemins de fer américains. Il est impossible, sur ce qu'il y a devant la Commission, de dire que ces taux d'entier parcours des Etats-Unis donnent nécessairement criterium du bien-fondé dans la question des taux entre certains endroits du Canada. La Commission ne sait pas si les conditions sont semblables,

soit au point de vue du trafic, soit au point de vue de l'exploitation. Elle ne sait pas non plus le volume de trafic qui circule sur ces taux. Tout ce qu'on lui a remis est un état des taux et des comparaisons de parcours, et, bien que la distance est, naturellement, un des facteurs dans la confection des taux, il n'est pas nécessaire d'élaborer le point que dans l'étude du bien-fondé d'un taux au point de vue de la raison, un très grand nombre d'autres facteurs doivent entrer en ligne de compte. Il a été déclaré par la Commission que la simple comparaison des distances, sans s'occuper des circonstances particulières qui touchent le trafic, n'est pas le critérium définitif de la différence. *British Columbia Coast Cities vs Canadian Pacific Railway Company, 7 Can. Ry., Cas., pp. 142, 143.* La Commission a aussi décidé que, du moment que le trafic que l'on compare se meut par deux routes différentes, ceci empêche que le simple rapport à des différence de taux de parcours soit pris comme preuve *prima facie* de traitement différentiel. Voir *Plainte du Board of Trade au sujet des taux sur la houille* de Toronto à Sudbury. Dossier 11479. Une position analogue a été prise par l'*Interstate Commerce Commission,* laquelle déclare que "la simple comparaison entre les taux d'un endroit et les taux d'un autre endroit, sans s'occuper des conditions qui donnent lieu à la différence et des circonstances modificatives, ne suffit pas pour établir l'injustice des taux attaqués". Voir *Lincoln Creamery vs Union Pacific Ry. Co., 5 I.C.C., 56 et 160,* décision suivie dans *Dallas Freight Bureau vs M.K. & T. Ry. Co., et al, 12 I.C.C., 247.* Dans les cas ou cette décision est rendue entre des chemins de fer qui sont assujétis à la juridiction du tribunal de réglementation devant lequel la plainte est portée, elle s'applique; elle est encore plus applicable dans un cas où les chemins de fer initiaux qui publient des taux qui servent aux fins de la comparaison ne sont pas soumis à la juridiction du tribunal devant lequel la plainte est faite.

La compagnie requérante a déclaré avec beaucoup de franchise dans sa preuve que l'abaissement des taux de 66 cents à 56 cents avait pour but de faire face à la concurrence américaine. Dans son examen par M. Beatty, il a été demandé à M. Littlefield:

> " Je comprends d'après votre réponse, que c'est simplement pour vous permettre de faire la concurrence sur ce que vous considérez comme étant des termes favorables, avec les concurrents américains? " Réponse: Oui, monsieur ". Preuve, vol. 125, p. 4006.
>
> M. McEwan, dans son examen par M. Beatty, a dit aussi:—
>
> " Or, pour faire face à cette condition et pour verser virtuellement de Pétrolia le même taux qu'ils ont eu des Etats-Unis, nous n'avons demandé qu'un taux qui va s'occuper des 8-10 de l'affaire.
>
> Question.—" En d'autres termes, vous avez simplement calculé sur la base de vos propres affaires, et vous avez découvert quel taux vous permettait de faire de la concurrence aux raffineurs américains. Réponse—Oui." Preuve, vol. 123, page 1814.
>
> De nouveau, M. Littlefield, au cours de son témoignage, a déclaré que ce que sa compagnie demandait était qu'une industrie canadienne fut protégée de façon à ce que nous fussions pas expulsés du marché, et à empêcher le marché de l'Ouest d'être transmis aux raffineurs américains." Preuve, vol. 125, page 4001.

En vertu des avantages déjà esquissés comme appartenant aux raffineurs américains, il faut de plus reconnaître, ainsi que l'a admis dans la preuve M. McEwan, qu'en général les compagnies américaines ont leur huile crue immédiatement à leur porte, ainsi que la chose arrive, par exemple, dans les champs du Kansas. Il a aussi été déclaré dans la preuve par M. McEwan que les compagnies américaines ont l'avantage de pouvoir transporter leurs produits à Duluth, à Saint-Paul et à Fort-William en bateau.

La situation que cette phase de l'affaire présente à la Commission sur la base des faits résumés est établi par la combinaison de la concurrence commerciale, de l'avan-

tage de la situation avec le bas prix qui en résulte de la matière première et de la concurrence efficace par eau. Aucune de ces conditions n'est créée par lact'ion des chemins de fer devant la Commission. Les chemins de fer ne sont pas requis par la loi, et ne peuvent pas en justice être requis, d'égaliser les désavantages naturels tels que la situation, le coût de la production, et autres circonstances de ce genre. *Black Mountain Coal Land Co., et al, vs Southern Railway Co., et al, 15 I.C.C. p. 286.* La Commission a décidé " qu'il est de la discrétion du chemin de savoir s'il va ou s'il ne va pas établir des taux pour faire face à la concurrence des marchés ". *Montreal Produce Merchants Association vs Grand Trunk Railway and Canadian Pacific Railway Cos., IX Can. Ry. Cas., p. 232.* Voir aussi *British Columbia Sugar Refining Co. vs Canadian Pacific Railway Co., 10 Can. Ry. Cases, pp. 171-172.* La même position question semblable a occupé l'attention de la Commission du commerce entre Etats *Fuel Co. vs London & North Western Ry. Co., 12 Ry. and Can. Traffic Cas. 79.* Une question semblable a occupé l'attention de la Commission du commerce entre états, dans une décision qui a été rendue, aussi récemment que le 1er mai 1911. Dans cette plainte la requérante, qui jusquà' une date récente faisait venir sa fourniture de pétrole cru pour sa raffinerie de Findlay des champs circonvoisins de l'Ohio, a Findlay, pour le motif que cette obligation d'aller plus loin pour sa fourniture à une distance plus grande. Elle a demandé de réduire son taux pour aller à Findlay, pour le motif que cette obligation d'aller plus loin au large pour sa fourniture d'huile crue le mettait dans une position d'incapacité d'expédier de l'huile crue dans ses champs nouveaux à Findlay et de vendre le produit raffiné en concurrence avec les autres raffineries. La Commission a jugé que cette situation ne donnait pas de motif pour la réduction du taux. *The National Refining Co. vs C.C.C. and S. L. Ry. Co. 20 I.C.C. Rep., p. 649.* De fait, la Commission a déclaré que c'était là une condition naturelle contre laquelle le chemin de fer nétait pas 'obligé de réagir par la réduction des taux de transport, et que les différences qu'entraînent la concurrence commercial et les avantages de la situation ne donnent pas un critérium définitif de bien-fondé. Ici encore, on peut dire que ce qui s'applique entre chemins de fer situés dans le même pays et soumis à la même juridiction s'applique avec encore plus de force quand les chemins de fer ne sont pas dans le même pays ni soumis à la même juridiction.

La compagnie requérante demande que les taux soient réduits pour contre-balancer l'avantage que le raffineur du Kansas possède dans le Nord-Ouest. Bien que le raffineur du Kansas ait l'avantage du coût peu élevé de la matière première, et l'aide additionnelle qui lui provient de l'avantage de la situation, il est, de l'admission de la compagnie requérante, devenu un concurrent sérieux, parce que le gouvernement canadien a supprimé le droit d'entrée. A la façon dont je lis la loi des chemins de fer, il ne tombe pas dans les attributions de la Commission de réduire un taux de transport parce que la suppression des droits de douane a créé une concurrence de grande âpreté. Si la suppression des droits a créé la situation dont on se plaint, c'est à un autre corps que demande doit être faite pour l'application du remède.

L'allégation de l'existence de la concurrence ci-dessus alléguée ne crée pas de présomption de l'injustice du taux établi. L'injustice doit être prouvée.

Récemment, la Commission entre Etats a eu devan elle une cause concernant le taux sur le grain passant par les lacs, qui dans un sens large est analogue à la cause qui est devant nous. Il a été déclaré dans la preuve que les conditions de concurrence du transport du grain avaient un effet adverse pour le grain tant américain que canadien de New-York à Montréal, et l'on a insisté fortement devant la Commission qu'il ne fut démontré que le taux dont on se plaignait était injuste, la question de savoir s'il devrait être établi une réduction de taux était une question de ligne de conduite qui devrait être laissée aux voituriers eux-mêmes, et n'était pas une affaire de droit qui pourrait être exigée par le port de New-York. *Board of Trade*

of the city of Chicago vs *Atlantic City Railroad Company et al, New York Produce Exchange* vs *N.Y.C. & H.R.R. et al., 20 I.C.C. 518.* Dans la cause qui nous est soumise, bien que personnellement j'aie de la sympathie pour l'"attachement au territoire" qui désire que des industries soient établies dans son propre pays de préférence à un pays étranger, la question de sympathie ne justifie pas la réduction qui est demandée. Le taux qui existe n'ayant pas été démontré injuste, reste à la discrétion des chemins de fer du Canada la question de savoir s'ils ont fait face à ces taux et à ces conditions, qui sont pour une large part dus à la concurrence commerciale, aux avantages de la situation, et à la suppression des droits.

Dans la plainte de la compagnie requérante il a été allégué que l'imposition des taux de 66 cents dont on se plaint, parce qu'il ne permet pas à la requérante de faire avec succès la concurrence à Winnipeg avec ses concurrents américains, a créée une condition qui entre dans le sens de la prohibition contre la préférence qui est contenue dans l'article 315. A cause de ce que j'ai déjà dit, il n'est pas nécessaire de pousser cette étude plus loin; mais je puis dire que je suis incapable de trouver dans l'article 315 quoi que ce soit qui ait trait à la plainte actuelle. Elle ne démontre pas qu'il y a un transport qui s'effectue dans des circonstances et conditions similairement analogues d'une façon substantielle, et il n'est pas démontré que le " trafic est transporté dans et sur la même espèce de wagons, sur la même partie de ligne du chemin de fer." Apparemment la compagnie requérante cherche un article de la loi des chemins de fer qui se rattache à l'article 315, sans se rendre absolument compte de la limitation de cet article.

La seconde phase de la plainte se rapporte au taux qui existe entre la compagnie requérante et la *Imperial Oil Company* expédiant de Sarnia. Dans la plainte le taux d'entier parcours de 66 cents de Pétrolia à Winnpeg est attaqué comme étant injuste, parce qu'il est allégué que c'est la somme des taux locaux. L'examen du taux, cependant, démontre que cette prétention est erronée. Le taux est formé d'un taux proportionnel spécial de 31 cents pour Fort-William et d'un taux de 35 cents au delà. Le taux de 31 cents est un taux basique de 5ème classe pour Fort-William. Il ne sert qu'à former un taux d'entier parcours, et ce n'est en aucune façon le taux local pour Fort-William. Le taux local de la 5ème classe pour Fort-William est de 42 cents. Le taux de 35 cents de Fort-William à Winnipeg a pris naissance par suite d'arrangements. En 1898, le taux de cinquième classe de Fort-William à Winnipeg était de 47 cents. Sous le régime de la convention de Crow's-Nest le taux sur le pétrole a été réduit de 20 pour 100 pour tous les endroits situés à l'ouest de Fort-William sur la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette réduction a ramené le taux à 37½ cents. Ensuite, en vertu de l'arrangement convenu entre le chemin de fer Canadian-Northern et le gouvernement du Manitoba, il y a eu une réduction additionnelle de 6⅔ pour 100, ce qui a ramené le taux à sa base actuelle. Le taux local de cinquième classe de Fort-William à Winnipeg est actuellement de 40 cents. Le taux d'entier parcours dont on se plaint est composé d'un taux basique et d'un taux provenant, dans le cas du Pacifique et du Canadian-Northern, des relations mutuelles de l'arrangement du gouvernement et de la concurrence qui en résulte. Pour ce qui est de l'attaque du taux d'entier parcours pour le motif qu'il est égal à la somme des taux locaux, l'attaque a été supportée avec succès par les chemins de fer, et ce chef doit succomber.

Au cours de l'audition, l'argument a roulé du principe ci-dessus énoncé à la question du poids des parties constituantes du taux d'entier parcours. Ici encore, il paraît que c'est le bien-fondé relatif au point de vue de la concurrence, et non la question du bien-fondé en soi que l'on a eu en vue.

La *Imperial Oil Company* fait ses expétions dans ses propres vaisseaux-citernes de Sarnia à Fort-William. Elle a des citernes à la tête des lacs et une ligne de tuyaux. Elle transporte l'huile au moyen de ces tuyaux des vaisseaux dans les citernes, et se

sert de la voie ferrée plus loin. Dans la pièce n° 1 présentée par M. McEwan, il est déclaré que l'expédition par vaisseau-citerne de Sarnia à Fort-William coûte 17 cents par baril de 42 gallons. Ceci paraît avoir le poids approximatif de 360 livres. La *Imperial Oil Company* n'était pas représentée à l'audition, et vu que les chiffres présentés sous ce rapport n'ont pas été vérifiés, et vu que la Commission n'a pas d'autre renseignement qui y ait trait, il est impossible de dire si ces chiffres sont des estimations ou des assertions du coût réel. Dans tous les cas ils ne sont pas dans un état qui permette à la Commission de baser sur ces chiffres une décision définitive.

La compagnie requérante n'est pas dans la position de faire des expéditions par vaisseaux-citernes. Elle n'en a pas les facilités. Il y a un taux de 58 cents par le lac et par la voie ferrée, de Sarnia à Winnipeg, mais ceci a trait aux expéditions en barils, et les difficultés de manutention semblent être telles que cette méthode d'expédition n'est pas jugée économique par la compagnie requérante.

La situation paraît être que les facilités que possède la *Imperial Oil Company* lui donnent un avantage très considérable pour l'expédition de l'huile à Fort-William. La compagnie requérante, ne possédant pas ces avantages, désire que le chemin de fer l'aide en égalisant les conditions. L'huile qui se transporte par vaisseaux-citernes de Sarnia à Fort-William et Port-Arthur ne donne pas sur cette partie de la route de recette aux chemins de fer; et je suis incapable de voir pourquoi la base de taux peu élevés qui accorde le transport par eau quand il s'agit de produits que le chemin de fer ne transporte pas devrait servir d'argument pour la réduction dans le taux des produits que le chemin de fer transporte, à moins qu'il n'y ait preuve que sur cette partie du trajet il y a de la préférence contre la partie requérante et en faveur de son concurrent; ou que le taux est déraisonnable en lui-même. Aucune préférence de ce genre n'a été démontrée. Et la base du taux peu élevé du transport par eau n'établit pas l'injustice du taux par voie ferrée. La base du taux peu élevé que la *Imperial Oil Company* est en état d'obtenir des transports par eau est l'un des incidents qui s'attachent aux capitaux réunis sur une grande échelle, et il ne serait pas raisonnable d'exiger que les chemins de fer fassent disparaître par la réduction des taux les désavantages auxquels la compagnie requérante est exposée par cette condition pour laquelle les chemins de fer ne sont pas responsables. La compagnie requérante, dans sa réplique, déclare qu'il y a concurrence par eau de Whiting, Indiana, et de Sarnia, Ontario. Elle a allégué de plus que ce transport par eau coûte beaucoup moins que le transport par voie ferrée, et que les voituriers généralement le reconnaissent comme fixant les taux de transport en concurrence. Il a été reconnu maintes et maintes fois que la mesure dans laquelle il peut être fait face à la concurrence des transports par eau est de la discrétion des chemins de fer. La Commission a déclaré que c'est le privilège d'un chemin de fer et dans son propre intérêt de faire face à la concurrence des transports par eau. Ce n'est cependant pas le privilège de l'expéditeur de demander moins que les taux normaux à raison de cette concurrence, à laquelle le chemin de fer, dans son propre intérêt, ne juge pas à propos de faire face. *Plain & Co. vs Canadian Pacific Railway Company, IX, Can. Ry Cas., p. 223.*

La partie de la plainte quant à la partie du taux d'entier parcours de Pétrolia à la tête des lacs étant ainsi basée sur une interprétation erronée de la ligne de conduite qu'il convient de suivre sur la question des transports par eau doit, en conséquence, succomber.

Reste à considérer le taux de 35 cents de la tête des lacs. On attaque ce taux-ci également comme étant déraisonnable. L'histoire du développement de ce taux a été esquissée. Dans une situation de cette nature où une convention conclue entre le gouvernement du Canada et le chemin de fer du Pacifique-Canadien a eu pour résultat une réduction à laquelle le chemin de fer *Canadian Northern* a été forcé de se rendre, et où aussi une série de circonstances analogues quant à une convention entre le gouvernement du Manitoba et le Canadian-Northern a forcé à son tour la Compagnie du Pacifique-Canadien à encore réduire ses taux, la condition se présente que

le Dominion du Canada et la province du Manitoba ont de fait tous deux exprimé l'opinion que le taux ainsi obtenu est un taux raisonnable. En conséquence l'obligation de démontrer que le taux attaqué est déraisonnable, qui dans les cas de ce genre doit incomber à la partie requérante, repose avec un poids spécial sur la partie requérante en cette cause.

Une tentative a été faite de démontrer que ce taux est excessif par la production d'états de taux de différents endroits des Etats-Unis. Ce qui a déjà été dit plus haut au sujet des comparaisons faites entre les taux du Canada et ceux des Etats-Unis règle pour les mêmes raisons les questions de taux américains de cet examen. Et les comparaisons faites de taux sur différents produits du Canada ne sont pas de nature à établir sur la matière qui est présentée l'injustice du taux de 35 cents.

En réalité, l'objection au taux de 35 cents est une tentative d'accomplir d'une autre manière ce qui a été tenté dans la critique du taux de 31 cents pour aller à la tête des lacs. Pour ce qui est du produit de la compagnie requérante et du produit de la *Imperial Oil Company,* ils voyagent tous deux sur le même taux de la tête des lacs à Winnipeg. Ainsi qu'il a déjà été observé, tandis que l'allégation de l'injustice semble se rattacher à ce taux en particulier, l'analyse des pièces du dossier indique que c'est une question de bien-fondé relatif qui intéresse la partie requérante, et qu'elle revient constamment à la position que l'établissement du taux qui existe injustement crée une préférence en faveur de son concurrent. Or, quant au taux de 35 cents, il est évident qu'il n'existe pas de préférence entre la compagnie requérante et son concurrent, puisqu'il n'y a pas de différence au point de vue du taux. En réalité, la compagnie requérante cherche à intercaler dans les circonstances qui entourent le taux de 35 cents, celles qui se rattachent au transport par eau de son concurrent jusqu'à la tête des lacs. Ce qui a déjà été dit démontre que ceci n'est pas justifiable.

L'obligation de démontrer la préférence a, en conséquence, été mise de côté, et la plainte, quant à l'injustice des taux, n'a pas été établie.

Le chef de la Commission Mabee, le chef adjoint Scott et M. le commissaire Mills ont abondé dans le même sens.

DEMANDE de la *Continental Oil Company, Limited,* de la *Prairie Oil Company, Limited,* et de la *Winnipeg Oil Company, Limited,* pour une ordonnance prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la *Minnesota, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Co.,* à la *Canadian Northern Railway Co.,* à la *Great Northern Railway Co.,* et à la *Northern Pacific Railway Co.,* de réduire le taux sur l'huile, la houille, le combustible, le gaz, le pétrole le benzine, le benzole, le résidu du pétrole le pétrole cru le pétrole à graissage, le naphthe et la gazoline, de Minneapolis, Saint-Paul, Minnesota, Transfer, Duluth, Minnesota et Superior, Wisconsin, à Winnipeg, de 35 cents par 100 livres à 22 cents par 100 livres, et pour une autre ordonnance réduisant le taux sur les dits articles de Minneapolis, Saint-Paul, Minnesota, Transfer, Duluth, Minnesota et Superior, Wisconsin, à Calgary, Régina et Saskatoon et Edmonton, proportionnellement à la réduction ci-dessus énoncée.

Jugement, M. le commissaire McLean, 12 octobre 1911. (Dossier 17693).

Les compagnies requérantes obtiennent leurs fournitures d'huile et de produits de l'huile de diverses installations "indépendantes" du Kansas, de l'Indiana, des Illinois, de la Pensylvanie et de Oklahma. La demande originaire pour une ordonnance qui prescrive la réduction demandée non seulement à Winnipeg mais aussi à Calgary, Régina, Saskatoon et Edmonton, a été modifiée par une demande portant la date du 15 avril 1911, demandant que la réduction proportionnelle, au lieu de ne s'appliquer qu'aux endroits à l'ouest de Winnipeg ci-dessus mentionnés, s'applique à tous les endroits du aMnitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan.

La situation fondamentalement, se rattache à la comparaison des taux de Minneapolis, Saint-Paul, Minnesota-Transfer, Duluth et Superior, à Winnipeg, d'une part, et ceux de Fort-Wllliam au même endroit de l'autre. Il a été dit dans la preuve aussi bien que dans la réplique que le taux d'entier parcours de Fort-William à des endroits particuliers à l'ouest de Winnipeg est moins élevé que le taux d'entier parcours, de Saint-Paul, qui peut être pris comme type; mais le point basique de l'attaque est celui qui a trait à la situation énoncée dans la phrase qui précède.

Le taux de Fort-William à Winnipeg est de 35 cents. Les circonstances qui ont causé l'établissement de ce taux sont énoncées dans la décision rendue par la Commission au sujet de la demande des *Canadian Oil Companies, Limited,* dossier 15511; et l'effet qu'il s'agit là d'un taux contractuel se trouve là traité. Dans la réponse de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui peut être prise comme typique de la position prise pour les chemins de fer, il est énoncé que le taux de Saint-Paul à Noyes, Dakota-Nord, est de 36 cents par 100 livres. Noyes est immédiatement au sud de la frontière internaitionale et avoisine Emerson, où le chemin de fer Pacifique-Canadien prend tout le trafic en question. Il semble que le taux de 35 cents de Saint-Paul à Winnipeg est en concurrence avec le taux de Fort-William. Tandis qu'il n'y a pas de valeur spéciale à considérer ce qu'avait été le taux de Saint-Paul à Winnipeg en l'absence du taux de 35 cents de Fort-William, il y a tout de même une valeur quelconque à reconnaître que la force d'impulsion de la concurrence est démontrée par le fait que le taux pour Noyes, Dakota-Nord, qui est à 65.2 milles au sud de Winnipeg, est de 36 cents, comparativement au taux de 35 cents pour Winnipeg.

Pour ce qui est du transport à Winnipeg de Saint-Paul, la plus grande partie s'en fait par la voie des lignes des voituriers des Etats-Unis. Les distances sont ainsi qu'il suit:—

De Minneapolis à Noyes il y a.	386.7	milles.
De Saint-Paul à Noyes il y a.	396.7	"
De Duluth à Noyes il y a.	337.4	"
De Superior à Noyes il y a.	333	"

D'Emerson, qui, ainsi qu'il a été dit, est immédiatement voisin de Noyes, le transport par la ligne du Pacifique-Canadien à Winnipeg est de 65.2 milles. Depuis la feuille de division n° 316 de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, les lignes au sud d'Emerson reçoivent 67½ pour 100 du taux pour Winnipeg, c'est-à-dire que la division du Canadian-Northern est, conformément au principe adopté pour les chemins de fer pour la répartition des taux, 11½ cents.

Dans les états présentés par les compagnies requérantes, différents tableaux de taux sont donnés pour démontrer que les taux d'entier parcours sont plus élevés, pour les endroits à l'ouest de Winnipeg, de Saint-Paul que de Fort-William. Par exemple, le taux de Saint-Paul à Régina par le chemin de fer Canadian-Northern est coté à 75 cents, tandis que de Fort-William à Régina il est coté à 71 cents, les distances étant de 818 milles et de 790 milles respectivement. Pour citer un autre exemple, le taux de Saint-Paul à Edmonton par le chemin de fer Pacifique-Canadien est coté à $1.06, tandis que de Fort-William il est de 96 cents, la distance étant de 1,307 et de 1,264 milles respectivement. Les chemins de fer prennent la position que le transport de Saint-Paul étant fait par voie double, comparativement au transport par ligne simple de la tête des lacs, la différence des taux est justifiable. Il est apparent qu'il y a une justification pour un taux de transport moins élevé par un transport de ligne simple que pour un transport par deux ou plusieurs lignes à une distance substantiellement la même. Il n'y a pas seulement le fait que les frais de tête de ligne pour un transport de ligne simple ne soit pas normalement aussi élevés que pour un transport par une ligne double ou de plus de voies; il y a le fait additionnel que,

ces frais étant distribués sur un transport plus long comparativement avec les divisions du transport dans le trajet par deux lignes, ils ont un effet moindre sur le taux antérieur. Puis, en outre, il y a la question de la plus grande efficacité qui peut être obtenue du matériel roulant dans un transport par voie simple. Sans entrer dans la question dans plus de détails, la situation peut être posée sommairement en disant que la recette nette pour le chemin de fer qui se livre au transport par la ligne simple est une unité qui lui vient toute seule, tandis que lorsqu'il s'agit de transport par deux ou plusieurs lignes, il faut que la recette nette soit subdivisée entre les diverses compagnies qui participent au voiturage. Quant aux taux particuliers dont on se plaint pour les endroits à l'ouest de Winnipeg, dont les exemples donnés ci-dessus peuvent être pris comme typiques, bien qu'ils ne soient pas ainsi indiqués dans la preuve, il semble qu'il peut légitimement s'inférer que, bien que le taux de concurrence pour Winnipeg soit donné sur des expéditions pour cet endroit, pour des expéditions d'entier parcours à des endroits au delà de Saint-Paul, le taux de concurrence ne sert pas, mais que le facteur des taux est en quelque façon ajusté au taux plus élevé qui existe, ainsi qu'il a été indiqué plus haut pour Noyes.

Les faits ont peut-être été exposés avec plus de détails qu'il n'est nécessaire, étant donnée la disposition que, je suis forcé de le dire, je dois finir par donner à la cause, mais vu que la situation est, jusqu'à un certain point, complémentaire de celle qui est traitée dans le jugement de la Commission sur la demande des *Canadian Oil Companies, Limited,* dont il est question, l'exposition de la déclaration que je viens de faire tend à la clarté.

Le taux de Winnipeg est basique. La plainte a deux chefs, elle a trait aux taux d'entier parcours à Winnipeg, aussi bien qu'au taux d'entier parcours à l'endroit qui est au delà. Or, pour ce qui est des expéditions qui vont à Winnipeg pour la consommation locale, la situation actuelle est que Winnipeg a l'avantage sur Saint-Paul du taux de concurrence imposé par le taux contractuel de Fort-William. Il n'y a pas ici de préférence de taux. Si, d'un autre côté, en présence du taux de 35 cents qui existe de Fort-William, une décision est donnée d'établir un taux de 22 cents pour Winnipeg, l'effet évident est de créer une préférence contre Fort-William et en faveur de la route Saint-Paul. Alors se présente l'autre phase de la situation, que l'on cherche à faire réduire le taux Saint-Paul-Winipeg, qui n'est pas différentiel comparativement au taux Fort-William-Winnipeg, afin qu'il donne la mesure de la réduction du taux d'entier parcours de Saint-Paul aux endroits qui sont au delà de Winnipeg.

Bien que les requérants dans une plainte formelle demandent une réduction proportionnelle pour les endroits qui sont plus loin que Winnipeg, il faut noter qu'il y a une variante à cette position. Au cours de l'audition (preuve, p. 7047), il a été déclaré par M. Fillmore que la compagnie requérante ne demande pas tant une réduction arbitraire telle que celle qui mettrait les taux les mêmes de Saint-Paul et de Fort-William. Il a été déclaré au paragraphe 10 de la réplique de la compagnie requérante à la réponse du chemin de fer Pacifique-Canadien, que dans tous les cas les taux de Saint-Paul pour les endroits du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, devraient être aussi bas et sur un pied d'égalité avec les taux de Fort-William aux mêmes endroits; et au soutien de sa position que la situation des taux qui existent est différentielle, il a de plus été suggéré par la partie requérante que si la Commission n'était pas disposée à réduire le taux de Saint-Paul, il faudrait augmenter le taux de Fort-William.

Toute dépourvue de forme qu'est la procédure de la Commission, et toute élastique qu'elle est relativement aux modifications, il est nécessaire de rendre aux avocats la jutice de présumer que leur demande formelle a ét érédigée avec intention. Ce que veut dire la réduction proportionnelle dont il est question n'est pas clair—la réduction de 13 cents doit-elle s'appliquer partout, ou le taux total d'entier parcours dans chaque cas doit-il être de 22/35 du taux qui existe. Si l'on a l'intention d'obtenir le existent, alors les taux seraient de 47 cents et de 67 cents, comparativement aux taux

d'entier parcours réduits de Saint-Paul seraient de 62 cents et de 93 cents, contre ceux de Fort-William de 71 et 96 cents. S'il faut les réduire à la base de 22/35 des taux qui existent, alors les taux seraient de 47 cents et de 67 cents comparativement aux taux de Fort-William, de 71 cents et de 96 cents. Dans chacun des cas le résultat serait de créer une préférence en faveur de la route de Saint-Paul.

Ainsi qu'on l'a vu, la réduction de 13 cents que l'on demande pour ce qui est du trafic à Winnipeg comme point de destination, excède la division du chemin de fer canadien pour le transport qui se fait sur ses lignes d'Emerson à Winnipeg. La Commission a naturellement le contrôle sur la division des chemins de fer du Canada. Mais il est affirmé avec emphase que c'est le contrôle sur le taux total que l'on demande à la Commission d'exercer.

Mais quel pouvoir a la Commission de s'occuper de taux d'un endroit des Etats-Unis, situé à 396 milles, comme dans le cas de Saint-Paul, de la frontière internationale? Si la Commission peut s'occuper d'un taux à quelque 400 milles de la frontière internationale, pourquoi n'irait-elle pas plus loin, et ne s'occuperait-elle des taux des points d'origine tels que Coffeyville, Kansas? Ou pourquoi ne pas aller plus loin et s'occuper des taux sur les expéditions d'huile du Texas à la compagnie requérante? L'énoncé de la situation mis dans cette forme assurément extrême signifierait substantiellement que de tout endroit ou de tous les endroits d'origine des lignes des Etats-Unis, la Commission des chemins de fer recevrait du Parlement du Canada la juridiction de réglementer les taux des points initiaux les plus éloignés des Etats-Unis, sur l'huile et les produits de l'huile expédiés au Canada en vertu de tarifs d'entier parcours. Si cela peut arriver pour les expéditionos d'huile, pourquoi cela n'existerait-il pas pour toutes les expéditions? Quelque extrême que soit l'assertion, c'est le développement logique de la position. Il n'est pas nécessaire de continuer plus loin dans cette direction. La Commission, dans son jugement dans la cause du *Keystone Camping Club*, de Pittsburg, dossier 6812, rendu le 5 mai 1909, a déclaré que " la Commission n'a pas de juridiction relativement aux taux réclamés par un chemin de fer ou par des chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à la ligne frontière ". La même position est prise dans le jugement du chef de la Commission dans *Canadian Northern Railway vs The Grand Trunk and Canadian Pacific Railway Companies, 10 Canadian Railway Cas., pp. 147, 148.* La situation qui se présente à la Commission est tout à fait d'accord avec celle qui est traitée dans les jugements ci-dessus cités. La Commission n'a pas de juridiction pour ordonner la réduction qui est demandée des points initiaux des Etats-Unis, et la demande doit être renvoyée.

Le chef de la Commission Mabee a abondé dans le même sens.

Au sujet de la route White-Pass et Yukon.

Il s'agit d'une demande du *Board of Trade* de Dawson, qui se plaint que l'intimée, la *White Pass and Yukon Railway Company,* réclame des taux excessifs pour le transport du trafic par la route de terre et d'eau (connue sous le nom de route White-Pass et Yukon) de Skagway, Alaska, à travers une partie de la Colombie-Britannique, jusqu'à White-Horse, dans le territoire du Yukon, et de là par eau jusqu'à Dawson. (Voir les jugements de la Commission dans le 6e rapport, p. 346.)

Jugement, chef de la Commission Mabee, 29 mai 1911.

En vertu de l'ordonnance du 4 mars, rendu originairement le 23 mars, la date réelle pour les tarifs dont la production a été requise en vertu de l'ordonnance du 18 janvier, a été prorogée au 1er juin, parce que l'on a pensé que l'appel au Gouverneur en conseil ne pourrait pas être entendu et jugé avant la date à laquelle la mise en vigueur des tarifs était requise. Par une lettre du 23 mai reçue par moi le 28 mai, demande est faite maintenant de proroger cette date au 15 novembre ou au 1er décembre. Aucune raison n'est donnée pour cette prorogation, sauf qu'il est allégué qu'il est bien évident maintenant qu'il va être impossible de disposer de l'appel au Gouverneur en conseil avant l'automne. Rien du tout n'est dit au sujet du

délai de mars jusqu'au moment actuel. D'un autre côté la Commission apprend que quand elle a rendu l'ordonnance proorogeant le temps jusqu'au 1er juin, M. Berdoc, gérant général du chemin, a télégraphié à White-Horse ainsi qu'il suit: "Demande d'ordonnance réduisant les taux suspendue indéfiniment". Ceci était une dépêche trompeuse, tout à fait contraire aux faits, vu que le temps était définitivement fixé au 1er juin. Le télégramme, cependant, indique peut-être que l'on a cru que tout ce que la compagnie avait à faire était de faire une autre demande et qu'elle pourrait peut-être obtenir d'autres prorogations, peut-être indéfiniment. De plus, la compagnie, par un avis général, retiré, après le premier avril, tous les tarifs d'entier parcours pour les effets et les voyageurs entre Seattle, Tacoma, Port-Townsand, Vancouver et Victoria, et les endroits de la route Whit-Pass et Yukon et les lignes de raccordement par voie de Shagway, et dont le résultat est révélé par le télégramme qui suit du secrétaire du Board of Trade de Dawson en date du 25 mai courant: "Board of Trade Dawson trouve que le tarif du chemin de fer White-Pass, 1er avril, en annulant les taux d'entier parcours de Seattle, Vancouver à Dawson, et abolissant les taux des groupes de denrées, a élevé les taux de transport d'effets de $2 à $15 la tonne sur les denrées qui sont surtout en usage dans le territoire au-dessus des taux de la dernière saison, basant les taux des steamers de Seattle, Vancouver à Shagway à $10 la tonne. L'ordonnance de la Commission a demandé la production des tarifs en vigueur le 1er avril, réduisant les taux sur le chemin de fer de 33½ pour 100. A la façon dont les choses se trouvent actuellement, la prorogation du temps déjà accordée à ces compagnies semble leur avoir permis d'augmenter leurs taux déjà onéreux, ainsi qu'il appert par le télégramme de Dawson. On demande à la Commission de perpétuer cet état de choses jusqu'au 15 novembre ou au 1er décembre, sinon "indéfiniment". Au lieu d'en agir ainsi une ordonnance devait être rendue condamnant ces compagnies à une pénalité de $100 par jour pour chaque jour qu'elles omettraient de produire et de mettre en vigueur leurs tarifs conformément à l'ordonnance du 18 janvier 1911.

Le chef adjoint de la Commission Scott et le commissaire Mills abondent dans le même sens.

AU SUJET DE LA ROUTE WHITE-PASS ET YUKON.

Jugement, chef de la Commission Mabee, 18 juillet 1911.

La discussion de ce jour se soulève sur une ordonnance de la Commission rendue dans le mois de janvier dernier, ordonnant aux compagnies de chemin de fer qui composent cette route de réduire certains taux de transport d'effets et de voyageurs de trente-trois et un tiers pour cent. Les procédures qui ont donné naissance à cette ordonnance étaient en voie depuis un bon nombre d'années. Les raisons qui ont porté la Commission à rendre cette ordonnance sont exposées à fond dans les jugements écrits prononcés dans le temps, et ce n'est pas nécessaire d'en rien dire à l'heure qu'il est.

De cette ordonnance, les compagnies de chemin de fer intéressées ont interjeté appel, ainsi qu'elles en avaient parfaitement le droit, sous l'autorité du statut, Au Gouverneur en conseil. L'ordonnance que la Commission a rendue exigeait que les compagnies produisissent ces tarifs réduits comme étant en vigueur le premier avril de cette année. La date a été fixée à cause de l'ouverture de la navigation, et vu qu'elle était pour tocs les intéressés, tant voituriers qu'expéditeurs, la date la plus convenable pour commencer un nouvel ordre de choses.

Il était évident pour tous les intéressés, à cause de circonstances que personne ne pouvait contrôler, qu'il ne serait pas possible pour le Conseil de disposer de cet appel avant le premier avril. Les compagnies se sont alors trouvées dans la position gênante de ne pouvoir faire décider leur appel avant la date réelle de leurs nouveaux tarifs aux

termes de l'ordonnance. Le 23 mars de cette année, à la demande des compagnies, une ordonnance a été rendue prorogeant le temps pour la production de ces tarifs au premier jour de juin.

Je me rappelle la chose tout aussi distinctement que si le fait s'était produit ce matin, que le premier juin était la suggestion de M. Chrysler en faisant la demande, et il était sans doute de l'opinion que suivant toute possibilité humaine il serait disposé de cet appel à cette éoque-là, et il a aussi été dit par moi à un moment où la discussion se passait, que si l'appel ne pouvait pas être décidé pour le premier juin il serait bien dans l'ordre que les compagnies demandassent à la Commission une prorogation additionnelle. Officiellement je n'ai rien entendu dire de l'affaire avant qu'une demande ait été faite un jour ou deux avant le premier juin, basée sur une lettré demandant une prorogation additionnelle jusqu'à, je crois, novembre ou décembre. La Commission n'a pas estimé qu'il y avait alors suffisamment de faits énoncés pour justifier une prorogation additionnelle, et une ordonnance a été rendue le 29 mai refusant la prorogation demandée et imposant une pénalité de $100 par jour pour chaque jour où les compagnies seraient en défaut de se conformer à l'ordonnance de janvier. Peu de temps après cela a été promulguée l'ordonnance du Conseil privé, dont copie a été produite, et qui donne aux appelants la permission de demander à la Commission une nouvelle audition de toute l'affaire, et en même temps de demander l'ordonnance qui pourra être jugée à propos concernant la matière de l'ordonnance du 29 mai. Cette motion est maintenant devant la Commission pour examen, et à l'audition des chiffres sont donnés et des faits sont allégués qui, dit-on, et très correctement, n'étaient pas devant la Commission quand a été rendue l'ordonnance originaire requérant la réduction de ces taux.

Les deux questions maintenant soumises à l'examen sont, d'abord de savoir si d'après tous les faits il est juste et raisonnable que ces compagnies de chemin de fer aient l'occasion de faire d'autre preuve, et ensuite de savoir si, cette ligne de conduite étant à propos, la production des tarifs devrait être abandonnée jusqu'à la décision définitive de la question.

Nous avons déjà exprimé l'opinion au cours de la discussion que dans toutes les circonstances de la cause nous croyons qu'il est à propos que les compagnies devraient avoir l'occasion de développer encore la situation et de faire la preuve additionnelle qu'elles pourront juger à propos de faire, et aussi qu'il devrait être fait une évaluation physique des biens de ces compagnies afin que la Commission soit aidée à traiter les chiffres qui couvrent le coût de la construction, et dans le but de s'assurer si tout l'argent révélé dans les pièces déjà produites s'est trouvé employé pour les installations de ces compagnies de chemins de fer. Il a été réglé que M. Mountain, l'ingénieur en chef de la Commission, devra faire cette évaluation et nous en fournir les résultats. De cette manière la première partie de cette demande est aggréée et les compagnies ont la faculté de supplémenter la cause qu'elles ont déjà devant nous par la preuve, les faits et les chiffres qu'elles jugeront à propos. Naturellement, il va sans dire que ceci comporte le droit des requérants et de tous les autres voituriers que ces tarifs intéressent d'ajouter à la cause des requérants de la manière qu'ils jugeront à propos. En d'autres termes, les deux côtés de la controverse devront avoir plus entière liberté pour présenter tout ce qu'ils considèrent comme s'y rapportant dans le sens d'aider la Commission à rendre une décision équitable de la cause.

La seconde question à décider est celle qui a trait à la production des tarifs, ainsi que la requiert l'ordonnance de janvier. Ainsi qu'il a été indiqué au cours de la discussion, j'ai pensé qu'il devait y avoir conformation à cette ordonnance et que ces tarifs réduits devraient être produits. Il a été soutenu qu'il pourrait y avoir ou ne pas y avoir de grand avantage pour les expéditeurs de voir ces tarifs entrer en vigueur à cette saison-ci de l'année. Je ne sais pas comment cela se fait, mais quand j'ai exprimé mon opinion au cours de la discussion qu'ils devraient être produits mainte-

nant en attendant cette enquête, c'était en l'absence de toute connaissance de la déposition sous serment contenue dans la requête au Gouverneur en conseil, en date du 25e jour de février 1911, et de la déposition additionnelle du 30 juin 1911 et de la déclaration que M. Chrysler a produite et qui a été préparée depuis que cette demande a été faite.

Maintenant, sans en aucune façon s'occuper de la question qui reste à examiner, savoir: si l'ordonnance de janvier aurait jamais dû être rendue, ou si elle devrait être rescindée ou modifiée, la position véritable est que si ces chiffres doivent être acceptés, et, en attendant, il me semble que la Commission n'a pas d'autre alternative que de les accepter, et donnant l'interprétation qui a été donnée à l'ordonnance de janvier, qu'elle s'appliquait aux taux d'articles de consommation aussi bien qu'aux taux classifiés, si cette ordonnance avait été en vigueur durant l'année 1910, ce chemin de fer aurait gagné environ $130,000 d'argent de trop peu pour qu'il lui fut permis d'acquitter l'intérêt sur les obligations. Ainsi qu'il a déjà été observé, l'ordonnance de janvier a peut-être, été redigé sans soin, et l'intention n'était pas d'en faire appliquer l'effet aux taux d'articles de consommation, la Commission ne s'occupait que des taux de classe et des taux de voyageurs. En donnant cette interprétation à l'ordonnance, les chiffres revisés indiqueraient que si les taux réduits avaient été en vigueur sur le trafic transporté sous les taux de classe et de voyageurs durant l'année 1910, le chemin de fer aurait été d'environ $44,000 à court d'argent pour acquitter l'intérêt sur les obligations en cours.

Il n'est pas besoin d'arguments pour établir la position que si ces chiffres sont exacts, et si cette position est véritablement la position où cette affaire se trouve actuellement, l'ordonnance de janvier n'aurait jamais dû être rendue; et si même il y reste du doute, et s'il ne reste qu'à faire vérifier plus amplement et à les faire critiquer par ceux qui peuvent désirer le faire, alors l'ordonnance de janvier devrait assurément rester en suspens, et ces requérants devraient être libérés de l'obligation de produire ces tarifs en attendant l'examen ultérieur de cette affaire.

La Commission n'a jamais eu l'intention de priver ces voituriers de l'occasion de gagner d'abord assez d'argent pour acquitter l'intérêt sur leurs obligations, et de gagner ensuite assez d'argent pour donner un bon retour sur le capital réel qui est entré dans le chemin et qui est maintenant en suspens sous forme d'actions. Aucune commission de contrôle n'a, suivant nous, le droit ou la juridiction de rendre une ordonnance qui aurait l'effet de détruire le pouvoir de gain du capital qui honnêtement est entré dans l'installation, et il est à peine nécessaire que je répète que la Commission n'a jamais eu l'intention de rendre une ordonnance de cette nature, et s'il est démontré que l'ordonnance que nous avons rendue a eu cet effet, je prends la responsabilité de dire qu'elle va être bien promptement rescindée.

Le résultat va alors être que la partie requérante aura l'occasion de développer sa cause, ainsi qu'il a déjà été dit; et qu'elle va être libérée de l'obligation de produire des tarifs en vertu de cette ordonnance jusqu'à ce qu'il puisse être disposé de la cause.

Naturellement ceci signifie que quelle que puisse être la décision de cette cause, les expéditeurs sont obligés de continuer à verser les taux au cours de la saison courante. Il ne sera pas possible de faire faire l'évaluation physique et de faire développer la cause plus à fond avant, peut-être, tard cette année.

En attendant, sous le régime de l'arrêté du Conseil, la cause est encore pendante, et il en résulte que nous éprouvons une hésitation moindre à adopter la manière d'agir que nous avons indiquée, parce qu'il semble d'après l'ordonnance produite et rendue au Conseil privé que la manière de voir du Conseil a apparemment été que les requérants devant ce tribunal l'avaient convaincu qu'il y avait dans la cause en appel des chiffres qui n'avaient pas été mis devant la Commission, et il a aussi semblé être de l'opinion du Conseil que cette preuve additionnelle devrait être prise par la Commission, si la Commission la jugeait à propos, et qu'en attendant la cause devrait être retenue pour adjudication définitive.

C'est la position dans laquelle l'affaire se trouve; la Commission va continuer à recueillir la preuve qui pourra être nécessaire; les tarifs, en attendant, n'ont pas besnin d'être produits, et nous allons nous efforcer de fixer une date à l'automne qui conviendra à tous les intéressés.

Il est malheureux que M. Congdon, qui représente le *Board of Trade* de Dawson, n'ait pas pu être présent; mais apparemment la partie requérante a fait toutes les démarches raisonnables pour porter la chose à son attention. Naturellement il va avoir l'occasion la plus complète de se rattacher à la continuation de la cause, et nous nous consulterons avec lui quand il sera convenable de continuer.

Jugement, chef de la Commission Mabee, 22 mars 1912.

Le renvoi au rapport de cette cause dans le neuvième volume des causes canadiennes de chemin de fer, à la page 190, indique que jusqu'à cette date la seule question décidée est celle de la juridiction de la Commission. Plus tard, la cause a été entendue à Vancouver, époque à laquelle d'autre preuve a été faite, et pour les raisons qui figurent au 11e vol. des causes canadiennes aux pages 402 et suivantes, la Commission a pensé que les taux de classe et de voyageurs sur la division de voie ferrée devraient être réduits de 33⅓ pour 100, et a ordonné aux compagnies intimées de remplacer les tarifs existants de classe et de voyageurs par de nouveaux tarifs conjoints de transport d'effets et de voyageurs basés sur une réduction d'au moins un tiers dans chaque cas, ces nouveaux tarifs devront entrer en vigueur au plus tard le 1er avril 1911. On observera que cette adjudication ne couvrait que les taux sur le trafic d'entier parcours sur la division de voie ferrée entre Skagway et White-Horse, et sur le trafic local entre les endroits de la route qui sont en Canada. Les taux des endroits de Puget-Sound et de Skagway par voie d'eau, naturellement, n'étaient pas assujétis au contrôle de la Commission, et il a aussi été décidé qu'il n'y avait pas de contrôle sur les taux réclamés par la compagnie de navigation entre White-Horse et Dawson, et entre les endroits intermédiaires. Les intimées n'étant pas satisfaites de cette ordonnance, se sont prévalues de la disposition contenue dans l'article 56 de la loi des chemins de fer, et le 25 février 1911, ont dressé à Son Excellence le Gouverneur général en Conseil une requête demandant la rescission de cette ordonnance. Il a fallu du temps pour obtenir la fixation de la requête pour audition devant le Conseil, et les apparences démontrant que la question ne pourrait pas être décidée à temps pour que les intimées fissent les tarifs requis par l'ordonnance en vigueur le 1er avril, une ordonnance a été rendue le 23 mars prorogeant la date réelle de ces nouveaux tarifs. Cette manière d'agir est devenue nécessaire, parce qu'il n'a pas paru que la requête contre l'ordonnance opérait l'arrêt des procédures, et parce que si les intimées se conformaient avec l'ordonnance et produisaient les nouveaux tarifs, les expéditeurs feraient peut-être des contrats basés sur les réductions prévues; alors dans le cas où la demande de la requête aurait été accordée et où l'ordonnance aurait été rescindée, il en serait résulté plus de confusion et peut-être plus d'inconvénients et plus de pertes, que de la prorogation de la date réelle de l'ordonnance.

Dans leur requête par voie d'appel de l'ordonnance, les intimées ont inséré des chiffres et énoncé des faits qui n'avaient pas été présentés à la Commission aux auditions qui avaient précédé le jugement dont on se plaint. La cause avait traîné pendant cinq ans, et la preuve était faite par intervalles. Les résultats des opérations des compagnies pour l'année 1910 n'avaient pas été mis devant nous, et l'on ne nous avait pas fourni des renseignements complets indiquant la réduction des gains et la diminution du trafic comparativement aux années précédentes.

Sans entrer dans les détails, le résultat de la requête a été un rapport du comité du Conseil privé en date du 16 juin 1911, qu'après avoir relaté les procédures, a dit:—

" Le comité est d'opinion que les requêtes des dites compagnies pour la rescis-
" sion de l'ordonnance de la dite Commission en date du 18 janvier 1911, ne devraient
" pas procéder devant ce comité avant que les compagnies aient demandé à la dite
" Commission de rouvrir la question de la demande sur laquelle la dite ordonnance

"a été rendue, et d'entendre toute preuve additionnelle que l'une ou l'autre des par-"ties à la dite procédure peut désirer produire, ou les considérations que l'une ou "l'autre de ces parties peut désirer promouvoir dans le but d'obtenir une variation "quelconque ou une modification de la dite ordonnance que la Commission peut "trouver devoir faire, avec liberté aux dites compagnies de demander en même "temps à la dite Commission de fixer une nouvelle date à laquelle aucun des tarifs "substitués des dites compagnies pussent entrer en vigueur, si, après l'audition de "cette autre preuve et de la plaidoirie, la dite Commission est d'opinion qu'un ou des "tarifs devraient être substitués par les dites compagnies pour tenir lieu de ceux qui "sont mentionnés dans la dite ordonnance du 18 janvier 1911.

"Le comité conseille qu'en attendant, l'audition ultérieure des parties qui sont "venues devant le comité reste suspendue, pour attendre l'action future de la dite "Commission dans l'espèce."

Le 28 juin, les intimées ont donné avis d'une motion pour permission de rouvrir la question, et de produire d'autre preuve avec d'autres statistiques concernant la recette et le coût de l'exploitation, et lors de la demande, ont été produites des dépositions sous serment vérifiant les chiffres et les statistiques qui figurent dans la requête au Gouverneur en conseil, et qui avant cette date ne nous avaient pas été fournis.

Cette motion est venue pour audition le 18 juillet, et une ordonnance a été rendue pour accorder la permission de rouvrir la question, avec liberté à toutes les parties de supplémenter la preuve de la manière dont elles pourraient être avisées de le faire, et les compagnies ont en attendant été libérées de l'obligation de produire les tarifs prévus par l'ordonnance du 18 janvier, portée en appel et maintenant soumise à la révision.

Depuis la réouverture de la question, la preuve a été entendue à White-Horse et deux fois à Ottawa. M. le commissaire McLean et moi avons parcouru la division de voie ferrée de Skagway à White-Horse, et nous avons eu l'occasion de voir les conditions dans lesquelles les compagnies opèrent; et l'ingénieur en chef nous a fourni une évaluation physique soigneuse et laborieusement préparée du chemin, et au point de vue du résultat il y a devant nous beaucoup de renseignements utiles et importants dont nous n'avions pas l'avantage quand la première demande nous a été faite.

Peut-être à cet endroit-ci n'est-il pas hors de propos de parler de l'opposition que les intimées ont fait valoir à la demande originaire formulée par le *Board of Trade* de Dawson.

Au début la juridiction de la Commission a été contestée à chaque pas, et ces tactiques ont réussi à obtenir quelques années de délai, durant lesquelles les compagnies ont réalisé de gros profits. Les livres de la compagnie étaient tenus à Skagway, et des excuses ont été mises de l'avant pour ne pas les apporter dans les limites de la juridiction de la Commission. Ils ont été mis à la disposition du fonctionnaire chef de trafic à Skagway pour être inspectés, mais à la lumière de développements ultérieurs, des caractéristiques très importantes des opérations des compagnies et de leur système de tenue de livres ont été supprimées, et ne sont venues au jour que subséquemment, je comprends, à la suite de révélations faites par des employés renvoyés de la compagnie.

Le renvoi à ces questions ne nous aide pas beaucoup à déterminer ce qu'il convient maintenant de faire, mais ces développements démontrent les raisons pour lesquelles la direction d'alors des compagnies a considéré avec un œil jaloux une enquête dans ses finances; et il n'y a pas beaucoup à s'étonner que, bien que la direction ait eu des comptes secrets dans les livres indiquant le versement de centaines de milliers de dollars sous forme de remboursements, ainsi qu'on les appelait, bien que ces versements ont été des rabais dans la plupart des cas, si peu d'aide ait été donnée à la Commission, dans son enquête quand cette aide était absolument nécessaire. Cependant la direction a été changée, et depuis le printemps de 1911, date à laquelle M. Dickeson est devenu gérant général de ces compagnies, la Commission n'a pas eu rai-

son de supposer qu'il y avait eu contravention à la loi, mais, au contraire, elle a toutes les raisons de supposer qu'il s'est efforcé de diriger la division de la voie ferrée conformément aux exigences de la loi.

Dans la requête des intimées, par voie d'appel, ont été introduits pour la première fois les chiffres suivants pour l'année 1910:—

Gains totaux, transport des effets et des voyageurs..		$738,457 77
Poste, messagerie, télégraphe, etc..		14,422 07
Total..		$752,879 84
Déduction d'un tiers prévu par l'ordonnance..		246,152 59
Total de la recette du chemin de fer..		$506,727 25
Moins frais d'exploitation..		428,377 13
Surplus..		$ 68,350 12
Intérêt sur les obligations..	$195,911 02	
Surplus pour paiement..	68,350 12	
Découvert..	$127,560 90	

Comme résultat, ces chiffres indiquent que si les taux établis par l'ordonnance de la Commission avaient été en vigueur au cours de l'année 1910, les compagnies auraient été en défaut de la somme de $127,560.90 pour l'acquittement des intérêts sur leurs obligations, sans parler des actionnaires qui n'auraient pas eu de dividende du tout.

En traitant de la demande qui a été faite à la Commision quand la cause a été rouverte, il a été dit:—

"La Commission n'a jamais eu l'intention de priver ces voituriers de l'occasion "de gagner d'abord assez d'argent pour acquitter les intérêts sur leurs obligations, "mais aussi assez d'argent pour donner un assez bon rendement sur le capital réel qui "est entré dans le chemin et qui est maintenant en suspens sous forme d'actions. "Aucune commission de contrôle n'a, il me semble, le droit ou la juridiction de rendre "une ordonnance qui ait pour effet de rejeter le pouvoir de gain du capital qui hon-"nêtement est entré dans l'installation, et il est à peine nécessaire que je répète que "la Commission n'a jamais eu l'intention de rendre une ordonnance de ce genre; et "s'il est démontré que l'ordonnance que nous avons rendue à eu cet effet, je prends la "responsabilité de dire qu'elle va bientôt être rescindée."

A l'une des auditions subséquentes, il a été découvert qu'il avait été commis une erreur dans la compilation des chiffres ci-dessus, mais il est resté acquis que la réduction imposée aurait laissé un gros découvert.

A l'audition du 6 décembre M. Dickeson nous a donné les chiffres autant que possible pour l'année 1911. Les compagnies avaient gagné $149,700.90 de moins qu'en 1910, bien que les taux aient été les mêmes, le découvert étant causé par une déchéance générale des affaires, plus de 7,000 tonnes de moins d'effets ayant été transportées Une forte réduction a été faite par lui dans les frais d'exploitation. Il a déclaré qu'il avait été forcé d'aller—

"bien au delà de ce qu'on appelle ordinairement le bon jugement, dans l'exploita-"tion des chemins de fer, en réduisant nos forces et en rabattant la dépense au "delà de ce que nous pouvons raisonnablement compter que nous pouvons con-"tinuer de faire."

Depuis l'audition du 6 décembre, l'assemblée annuelle ajournée des compagnies a eu lieu, et tout ce que les actionnaires ont eu après les opérations de l'année, a été un dividende d'un pour cent. Quand il a donné son témoignage, on a demandé à M. Dickeson s'il comptait être en état de servir un dividende de deux pour cent, et il a répondu:

"Je ne le crois pas. Nous avons pourvu à nos frais d'exploitation et aux " intérêts sur les obligations, et nous avons des doutes très sérieux sur la question " de savoir si nous pourrons ou si nous ne pourrons pas déclarer un dividende " d'un pour cent. Ceci est absolument incertain, c'est une chose qui nous reste " à décider entre ce moment-ci et la fin de l'année."

On pourrait relater beaucoup d'autres assertions qui ont été mises devant la Commission lors de la nouvelle audition pour démontrer que l'ordonnance du 18 janvier n'a pas pu être mise en vigueur; mais il a été dit assez pour rendre évident le fait que la réduction des taux alors ordonnée serait un outrage pour les actionnaires de ces chemins de fer. Dans les premiers temps, quand le Yukon était non seulement prospère, mais dans un état d'effervescence, ces chemins de fer accumulaient des profits, et c'était alors le temps d'effectuer des réductions de taux. Si la direction avait été aussi économique qu'elle l'est maintenant, avec les gros gains de ces jours-là il n'y a pas de doute que des réductions substantielles auraient pu être faites sans préjudice pour les actionnaires; mais cette opération ne peut se faire que suivant les conditions telles qu'elles existent maintenant. On a prétendu que les actionnaires, en actions et en dividendes d'argent, avaient été remboursés de tout l'argent qu'ils avaient originairement placé. Il n'y a cependant rien dans cet argument; même si le fait s'est produit, les taux proofitables du passé ne constituent pas un argument pour la réduction de l'heure actuelle, si l'on ne tient pas compte de toutes les conditions qui existent, et même si les actionnaires de chemins de fer ont, au cours d'une certaine période d'années, été remboursés en dividendes de la somme totale de leur placement originaire, ceci ne donne pas de raison qui les empêche de continuer à recevoir un bon rendement du capital placé. Une autre caractéristique qu'il ne faut pas perdre de vue dans cette cause, c'est que tout l'argent qui est jamais entré dans le chemin était du capital particulier; les compagnies n'ont jamais reçu d'aide du gouvernement, ni sous forme de concessions de terre ni sous forme de subventions.

Il ne faut pas oublier que cette question n'est considérée qu'au point de vue des actionnaires de ces chemins de fer. Tel n'est pas le cas. La Commission est bien au courant du fardeau des taux de transport sur cette route pour la population du Yukon, et les archives sont pleines de traitements haut la main et déraisonnables du public par ceux qui ont eu la charge de l'exploitation de ces compagnies. La Commission serait heureuse de s'ingérer et d'exiger des réductions très substantielles, si la chose était du tout raisonable ou possible. Il est clair que ces compagnies côtoient la venue d'un receveur, et il n'est de l'intérêt ni du public ni de ceux qui ont de l'argent placé dans ces entreprises, qu'une manière d'agir de la Commission les force à entrer dans cette position. Il est d'une grande importance que non seulement la population du Yukon, mais de fait la population de partout, soit protégée contre les frais de transport excessifs et déraisonnables; mais, à nos avis, il est d'une importance égale que le capital placé dans les compagnies de transport soit admis à gagner de bons et raisonnables dividendes. La construction des chemins de fer au Canada dépend exclusivement du capital de l'extérieur; des centaines de millions de dollars devront être empruntés dans une génération ou deux. Nous avons au Canada moins de 30,000 milles de chemin de fer, contre plus de 235,000 aux Etats-Unis. Dans cinquante ans le Canada aura besoin d'un réseau de chemins de fer plus grand que celui qui existe actuellement aux Etats-Unis, l'argent pour la construction de ce réseau doit, pour un grand nombre d'années au moins, venir beaucoup de l'étranger, et com-

bien de temps ces placements se continueraient-ils si l'on savait que leur pouvoir de gain peut à un moment quelconque être déterminé par l'intervention de cette Commission. Bien que notre devoir de nous ingérer et de réduire les taux dans tous les cas qu'il convient soit simple et clair, il est également clair que nous ne devons pas prescrire de réduction quand cette réduction aurait l'effet d'empêcher le placement de gagner un bon rendement.

On doit comprendre que la Commission, en traitant cette physionomie de la cause, parle de l'argent réel qui a été placé honnêtement. Ici, ainsi que nous comprenons la chose, le capital est entièrement détenu par les constructeurs originaires de ces chemins de fer, et n'est pas passé aux mains du public en général; ainsi, s'il apparaissait que le capital a été irrégulièrement soufflé, il n'y aurait pas de difficulté à protéger les actionnaires dans la mesure de leurs placements réels. Il peut n'être pas nécessaire, mais il vaut autant s'occuper brièvement de l'évaluation physique qu'a faite de ces chemins de fer l'ingénieur en chef de la Commission, M. Mountain. Suit un tableau qui indique l'évalution soigneuse qu'il a faite:—

"EVALUATION DU CHEMIN DE FER WHITE-PASS ET YUKON."

"Emplacement de la voie ..	1,701	acres à	$10.00	$ 17,010 00
"Déblayage et escartage	145	"	125.00	18,125 00
"Déblayage	719	"	50.00	35,950 00
"Escartage	2,409	"	10.00	24,090 00
"Roc solide..	608,900	vgs cub. à	2.25	1,370,025 00
"Roc fragmentaire	448,870	"	1.00	448,870 00
"Terre et autre matière ..	425,662	"	.50	212,831 00
"Gravier cimenté	78,000	"	.75	58,500 00
"Réparations	171,000	"	.01	1,710 00
"Voie et ballastage	121.72	milles	9,000.00	1,095,480 00
"Ponts, tréteaux, ponceaux, et murs d'appui				563,796 00
"Elargissement du remblai..				65,000 00
"Aiguillage				6,685 00
"Télégraphe	121.72	milles	200.00	24,344 00
"Clôtures paraneige				12,243 00
"Améliorations..				4,000 00
"Route carrossable Brackett..				95,000 00
"Divers				20,000 00
"Voies d'évitement	6	milles	9,000.00	54,000 00
"Emplacement de la voie suppl. à Skagway				20,000 00
"Génie et surintendance..				125,000 00
				$4,292,659 00
"Constructions sur la ligne				205,200 00
"Têtes de lignes				445,300 00
"Matériel roulant..				450,000 00
				$5,393,159 00
"Franchise, finance, intérêt, frais légaux et autre dépense casuelle, 10 pour 100				539,315 00
				$5,932,474 00
"Coût par mille..				48,738 00

Ces chiffres indiquent un coût de $48,738 par mille. L'état fourni par les compagnies a porté le coût originaire à $62,000 par mille. Ceci comprenait un profit de 15 pour 100 à la compagnie qui a fait la construction, $90,000.00 pour la route de Dyea, $65,000 pour la Compagnie de Tramway de White-Horse, et divers autre item moindres qui, d'après M. Mountain, ne devraient pas faire partie du compte du capital. Un autre item qui a contribué à grossir le coût de la construction c'est la dépense et la perte occasionnée par la désorganisation incessante des équipes de construction par le fait qu'elles se sont enfuies aux mines de placer qui étaient à se découvrir. M. Mountain croit que le chemin de fer pourrait être refait pour $50,000 par mille, mais il ne désire pas qu'on le cite comme ayant dit que la construction originaire n'a pas coûté $62,000 par mille. Il ne devient cependant pas nécessaire de décider qu'elle en est la somme réelle, vu les maigres rendements que tout probablement les actionnaires seraient heureux en attendant d'en retirer, soit 4 pour 100 sur l'évaluation de M. Mountain, si cela était possible. En prenant la moyenne des dividendes servis depuis le commencement des opérations, les actionnaires n'ont pas réalisé plus qu'environ 6 pour 100 sur leur placement; à partir de ce moment, à moins qu'il n'y ait un grand accroissement de trafic, même aux taux actuels, les gains doivent être d'un caractère nominal seulement.

Il peut ne pas être hors de propos de référer à quelques-unes des conditions dans lesquelles ce chemin est exploité. D'abord, il n'y a que quatre ou cinq mois de l'année qu'il s'y opère des transports d'effets. De novembre à mai il y a une grosse perte annuelle dans l'exploitation. M. Dickeson a dit qu'il n'y a que durant les mois de juillet, août et septembre qu'il peut s'y gagner un surplus sur le coût de l'opération. En novembre dernier il y a eu une perte de $36,000. Pourtant le 6 décembre dernier, M. Dickeson a dit:

> "Les chiffres de l'année dernière indiquent, si on les répartit par jour, que nous avons fait fonctionner le train quinze jours sans un seul voyageur et sans une seule livre de matériel à transporter. Nous avons eu trois locomotives à pousser un chasse-neige pour déblayer de la neige quarante milles, avec trois équipages et un équipage de rechange de neuf hommes, et environ soixante hommes pour tenir la voie claire dans le but de transporter un sac postal localement entre Skagway et White-Horse, avec une température qui a toujours varié de 20 à 40 au-dessous de zéro."

M. Mountain dit que le maximum de la rampe pour des milles est de 3.9, avec 16 degrés de courbure, ce qui fait avec compensation une rampe d'environ 5 pour 100. Le coût de la main-d'œuvre (y compris les employés des trains et les cantonniers) est le double de celui de n'importe quel chemin du Canada (il n'a probablement pas voulu comprendre le chemin de fer des mines du Klondike dans cette assertion). Le coût de l'exploitation est d'environ douze cents par tonne-mille, tandis que pour un chemin de fer qui transporte de 1,000 à 2,000 tonnes par mille-train, le coût est d'environ un cent par mille.

Il est parlé de ces questions dans le but de démontrer les difficultés auxquelles la Commission a à faire face pour s'occuper de ces plaintes, sans parler en aucune façon du fait que, avec la diminution du trafic et les taux élevés, la marge entre les recettes brutes et les dépenses est d'une étroitesse si exiguë. Il y a d'autres difficultés, d'un caractère non moins sérieux, dans l'œuvre d'accorder un remède à la population de Dawson, même si nous étions, dans les circonstances, en état de laisser l'ordonnance du 18 janvier persister quant à la division de voie ferrée. D'abord, vu que nous ne sommes pas en état de contrôler les taux sur la division de la rivière et que les bateaux de la rivière sont possédés par une compagnie distincte, bien qu'ils soient sous le contrôle de la même compagnie qui contrôle la division de voie ferrée il n'y a rien qui puisse empêcher la direction, pour le tarif d'entier parcours, d'ajouter aux taux

sur la division de la rivière les réductions que nous pourrions prescrire sur la division de voie ferrée, en d'autres termes, sur une tonne de marchandises allant de Skagway à Dawson, le taux sur lequel nous pourrions de Skagway à Dawson opérer une réduction de $10, disons, la Compagnie de Navigation pourrait ajouter la déduction de White-Horse à Dawson. Je ne dis pas que la Compagnie de Navigation soit disposée à en agir ainsi, mais, si elle le faisait, je ne connais rien qui puisse l'en empêcher. On a dit que si l'on pouvait amener les effets à White-Horse, la concurrence sur la rivière empêcherait l'augmentation des taux par la compagnie. Comment cela pourrait-il se faire, je n'en sais rien. Cela n'a pas eu beaucoup de succès par le passé.

Une autre difficulté sérieuse qui échappe entièrement au pouvoir de la Commission de s'en occuper est celle-ci: Les compagnies de steamers qui font le service entre Puget-Sound et Skagway réclament pour le transport d'effets destinés à dés endroits sur la voie ferrée et la rivière, $4.50 la tonne de plus que pour le transport local à Skagway. Pourquoi cela, je n'en sais rien. C'est une combinaison que la Commission ne peut pas contrôler, et dont il faut laisser au peuple le soin de s'occuper le mieux qu'il le pourra. Les frais de quaiage, les outils pour le minerai à Skagway, sont tous absolument au delà de la juridiction de la Commission.

D'après ce qui a été dit, il est évident que l'ordonnance du 18 janvier 1911 ne peut persister et doit être résiliée; mais nonobstant cela, M. Dickeson, le président et gérant général des compagnies, a entrepris avec la Commission à faire volontiers des réductions substantielles dans certains taux sur la division, tant de la rivière que de la voie ferrée. Suit l'entente à laquelle on en est arrivé:—

Machines de mines.—Réduction de 10 pour 100 tant sur la voie ferrée que sur la rivière.

Poudre et dynamite.—Réduction de 10 pour 100 tant sur la voie ferrée que sur la rivière.

Minerai de Horse-Spur.—Gros et détail $2 la tonne.

Frais de soute.—Réduits de 50 à 25 cents la tonne.

Taux d'accostage.—Réduits de $2.50 à $1.

Embarcations à rames.—Trente-cinq pour cent de réduction.

Houille.—Des mines Tantalus à Dawson, réduite de $6 la tonne au poids à $4.50 la tonne à la mesure.

En outre de ce qui précède, M. Dickeson a l'intention de tenter d'expédier de la houille de Tantalus à Skagway et à d'autres endroits de la voie ferrée, et il se charge de voir à ce que dés taux raisonnables soient appliqués.

Les taux de voyageurs sur la division de la voie ferrée sont reconnus comme étant d'une élévation déraisonnable, même dans les conditions qui existent, et M. Dickeson s'est chargé de voir à ce que des réductions soient opérées soit par une répartition à tant par mille ou soit en billets réduits à certains jours; il doit avoir une occasion raisonnable de développer cet arrangement.

On peut voir par ce qui précède que les réductions qui sont faites sont des réductions qui dans aucuns cas la Commission n'aurait pu prévoir, et qu'elles sont faites dans le sens de l'aide au développement de l'industrie minière.

On a exercé sur la Commission une forte tension avec l'argument que si elle mettait en vigueur l'ordonnance du 18 janvier 1911, ou si elle la rendait plus exigeante, la Commission travaillerait pour l'avantage des compagnies en attirant du trafic additionnel à cette route; qu'elle aiderait au développement du pays, et établirait un attrait pour les prospecteurs et pour les mineurs à faire des explorations des placements. La façon dont ceci pourrait se produire est une question d'opinion. Si la capacité de gain de ces compagnies était coupée en deux et qu'il n'y eut pas d'augmentation de trafic, le résultat serait que la Commission aurait ruiné le capital investi, forcé les compagnies à avoir recours aux services de receveurs, et peut-être causé au peuple et au pays un tort irréparable, sans parler de la question peut-être encore

plus grande de l'ébranlement de la foi du public à capitaux dans les valeurs canadiennes. Il se peut que les réductions demandées produisent une augmentation de trafic, bien que, dans le moment, je suis incapable de voir d'où le trafic pourrait venir. White-Horse et Dawson ne sont pas plus en stagnation que Skagway. Et la dégénéressence ne peut pas être imputée aux compagnies de White-Pass; dans tous les cas, il est beaucoup plus facile de proposer des arguments de cette nature que de prendre la responsabilité de réduire ces réclamations sous la forme d'une ordonnance définie. Je ne suis pas prêt, vu les renseignements que possède la Commission, à assumer la responsabilité et le risque qui se rattachent à cette ligne de conduite.

Je suis d'opinion qu'une grande partie du mécontentement qui a existé au Yukon au sujet des taux et des autres affaires qui se rattachent à la route White-Pass, aurait pu être éliminée s'il y avait eu une direction plus intelligente et moins despotique. Je suis aussi d'opinion que ces intérêts, sous la direction de M. Dickeson, vont jouir auprès du peuple de plus de force que par le passé; dans tous les cas, le meilleur parti à suivre est de lui donner l'occasion de développer certains plans qu'il a formés pour l'amélioration et le développement du pays.

Les modifications apportées aux tarifs ci-dessus mentionnés ne doivent pas être considérées comme étant un règlement définitif de ces réclamations. Elles seront mises en vigueur seulement dans le but de constater les résultats qu'elles produiront. La Commission ne se prononcera qu'après la clôture de l'année financière des compagnies. Elle leur demandera de lui fournir des rapports détaillés de leurs exploitations, et une nouvelle intervention de sa part dépendra des résultats révélés par ces rapports.

M. le commissaire McLean est d'accord.

Demande de la *Montreal Milk Shipper's Association,* à l'effet d'obtenir une ordonnance prescrivant:—

1. Que les compagnies de chemin de fer accordent les taux suivants: huit cents par bidon de quatre gallons, ou quinze cents par bidon de huit gallons, respectivement jusqu'à une distance de 75 milles; et onze cents par bidon de 4 gallons, ou vingt cents par bidon de huit gallons pour toutes les distances au-dessus de 75 milles.

2. Que les compagnies de chemin de fer garantissent la livraison convenable du lait par l'adoption du système que l'on dit être pratiqué à Winnipeg, c'est-à-dire: au moyen de trois récépisés: un pour l'expédition, un pour l'agent des messageries qui effectue l'expédition, et le troisième pour l'employé du train chargé des bagages, qui servirait à vérifier le récépissé du destinataire.

3. Que le prix du fret soit perçu du destinataire au lieu de réception, comme pour le fret ordinaire.

4. Que la partie de la clause 4 du contrat écrite au dos du billet et enjoignant aux cultivateurs d'avoir à prendre livraison des bidons vides à la porte du fourgon à bagage, soit supprimée.

5. Que lorsque les trains arrivent avec un retard excessif, les employés du train aient à effectuer le chargement du lait.

Que les compagnies de chemin de fer soient responsables du lait, à partir du moment ou il leur est remis jusqu'au moment ou elles le livrent.

7. Que les employés des trains apportent plus de précautions dans la livraison des bidons vides à la station où ils sont adressés, et qu'ils évitent en déchargeant ces bidons vides de les manipuler avec brutalité.

Entendu à Ottawa le 22 juin 1911.

> " Comme conséquence du jugement du commissaire adjoint, les parties proposèrent de rédiger sous forme d'ordonnance ce projet d'accord mutuel. A son sujet, M. le commissaire Mills, dans un mémorandum en date du 21 juillet 1911, déclare:
>
> " Je crois que le projet de maintenir à la gare un employé chargé d'aider au déchargement des bidons est absolument impraticable. Les trains arrivent souvent

en retard, et il serait difficile dans la plupart des localités d'obtenir que les expéditeurs s'accordent pour la nomination et la rémunération de cet employé.

"Attendu que, les compagnies de chemin de fer peuvent facilement, je le crois, s'arranger de façon à ce que l'employé des bagages ou le chef de gare, peut-être les deux, assurent l'aide nécessaire au déchargement sur les quelques points qui nécessitent des soins particuliers; et il semble raisonnable qu'elles agissent ainsi, car plus le trafic est important, plus sont gros les bénéfices."

Jugement du commissaire adjoint Scott, le 24 juillet 1911.

Au cours de l'audience, la Commission crut remarquer que les parties n'étaient pas très éloignées de s'entendre. En conséquence, ses séances furent interrompues pendant un mois pour donner aux parties l'occasion de conférer ensemble, et dans l'espoir qu'elles pourraient arrêter des conditions mutuellement satisfaisantes. Nous sommes maintenant avisés par une lettre de M. Beatty, agent du contentieux pour la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en date du 15 juillet, lettre qui en contenait une autre des représentants des compagnies de chemin de fer, à M. W. F. Stephen, secrétaire de la *Milk Shipper's Association,* datée du 6 juillet, ainsi que la réponse de ce dernier, du 10 du même mois, que les parties s'étaient entendues sur tous les points, sauf le suivant: L'expéditeur devait-il ou non prêter son concours aux compagnies pour le déchargement des bidons vides? C'est la seule question que la Commission avait à trancher.

Les bidons de lait vides sont renvoyés aux expéditeurs sur les trains de voyageurs réguliers, dans les fourgons à bagages. Les compagnies de chemin de fer offrent de se charger du déchargement des bidons vides tant que leur nombre ne surpasse pas vingt. Lorsqu'il est supérieur, elles prétendent que les expéditeurs devraient contribuer à cette opération en assurant un homme lorsque le nombre des bidons n'excède pas quarante, et deux hommes lorsqu'il y en a plus de quarante. Pour les wagons de fret et à bagages, à chargement partiel, les compagnies ont l'habitude d'effectuer le déchargement; mais elles jouissent généralement dans ce cas de facilités qu'elles ne possèdent pas aux petites stations où les bidons de lait vides sont ordinairement déchargés. Il n'est pas douteux que cette opération pourrait être effectuée par l'employé des bagages avec le chef de gare, mais d'un autre côté, si le chiffre des bidons est trop élevé, il n'est pas juste d'astreindre les voyageurs du train à un retard déraisonnable, alors que les employés du chemin de fer, tout en ayant à décharger ces bidons vides, ont aussi à accomplir les autres travaux nécessaires, dans les gares, à l'heure des trains.

Les expéditeurs doivent se rendre chaque jour à la gare pour y recevoir leurs bidons vides, et à mon avis, il n'est que raisonnable d'attendre d'eux qu'ils arrivent à s'entendre pour que, soit à tour de rôle ou autrement, il y ait toujours à l'heure du train un ou plusieurs d'entre eux prêts à contribuer au déchargement. En conséquence, je juge que les conditions suggérées par les compagnies de chemin de fer, relativement au déchargement, devraient être approuvées par la Commission. Cependant, si le train est en retard, l'inconvénient qui en résulte devrait retomber sur la compagnie du chemin de fer; et l'expéditeur alors ne serait pas tenu de se trouver à l'arrivée du train lorsque ce retard dépasse une demi-heure.

Toutes les conditions relatives à l'expédition du lait dans les fourgons à bagages, qu'elles aient été ou non approuvées par les parties, devraient être maintenant réunies sous forme d'ordonnance. Que les parties, dans un délai de dix jours, soumettent un projet, après avoir convenu de ses termes. Il est évident que si elles ne peuvent pas y arriver, la Commission décrétera une ordonnance sans les consulter à nouveau.

MM. les commissaires Mills et McLean sont d'accord.

Jugement de M. le commissaire Mills, le 2 novembre 1911.

Revenant sur le jugement exprimé le 24 juillet 1911 par le commissaire adjoint sur cette affaire, je désire ajouter quelques mots à l'appui de l'opinion que j'ai donnée dans mon mémorandum du 21 juillet 1911, au sujet du point en litige entre la

Montreal Milk Shipper's Association et les compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire, de la question du déchargement des bidons vides renvoyés, lorsque le lait a été expédié sur les fourgons à bagages des trains de voyageurs.

Les compagnies de chemin de fer soutiennent que dès que le nombre des bidons à décharger, à n'importe quelle gare, ou lieu d'expédition, dépasse vingt, les expéditeurs devraient assurer de l'aide pour leur déchargement, à savoir: un homme lorsque le nombre des bidons dépasse vingt et est inférieur à quarante; et deux hommes lorsque leur nombre atteint quarante ou plus; et la raison principale donnée par les compagnies à l'appui de leur allégation est que, pour éviter tout retard exagéré sur les trains de voyageurs qui transportent du lait, il est indispensable d'avoir des employés supplémentaires, en plus des employés ordinaires de gares et des trains. A part de l'évidence des faits, il semblerait que ce soit là une bonne raison pour exiger l'aide extérieure, demandée par les compagnies; mais les témoignages donnés en faveur des expéditeurs indiquent que partout où l'une quelconque des compagnies a forcé les expéditeurs à contribuer au déchargement, ceux-ci ont arrangé les choses en payant quelques-uns des employés de la compagnie pour qu'ils se chargent de ce travail, et dans tous les cas semblables, le déchargement s'est fait promptement et sans que les compagnies aient à nouveau réclamé—fait qui prouve que les compagnies en général, sinon toujours, ont à leur emploi les hommes nécessaires pour effectuer ce déchargement, sans qu'il en résulte pour les trains de voyageurs des retards anormaux. Il semble donc qu'il ne s'agit pas tant d'une question de temps que d'une question d'argent.

Il appert que les bidons vides ne sont pas tous renvoyés par le même train; quelques-uns rentrent par le train du soir, d'autres par le train du matin, d'autres encore par le train de midi ou par celui de l'après-midi (quand il y en a); or ce fait revêt ici de l'importance; en effet, les expéditeurs ne peuvent pas toujours trouver un homme près de la gare, et lorsqu'ils le trouvent ils ne peuvent pas le payer suffisamment pour obtenir qu'il soit toujours présent à l'arrivée de tous les trains qui peuvent rapporter dix, vingt, ou trente bidons vides—leur nombre n'est jamais certain avant l'arrivée du train; ainsi donc, pour accéder à la demande des compagnies de chemin de fer, il serait en général nécessaire que l'un des expéditeurs ou un homme payé par lui, puisse prendre le temps voulu pour amener deux ou trois fois par jour une voiture, d'une distance de un, trois, quatre, ou cinq milles (selon le cas) jusqu'à la gare, et être à la gare à l'arrivée de tous les trains qui rapportent des bidons vides—chose absolument déraisonnable et impraticable.

La plupart, sinon la totalité de nos compagnies canadiennes de chemin de fer, se chargeaient jusqu'à il y a peu de temps du déchargement des bidons de lait vides qu'elles transportaient; en outre, les lettres et les tarifs qui ont été produits depuis que le commissaire adjoint a lui-même écrit à ce sujet, et depuis la préparation du projet d'ordonnance, ont clairement établis qu'au moins six (nous ne savons combien d'autres l'ont fait) des compagnies de chemin de fer des Etats-Unis—La *Erie Railroad Co.;* la *Delaware Lackawanna and Western Railway Co.;* la *Pennsylvania Railroad Co.*; la *Boston and Maine Railroad Co.;* la *Buffalo and Susquehanna Railroad Co.;* et l'*Illinois Central Railroad Co.*—se chargent du déchargement des bidons de lait vides qu'elles transportent sur les fourgons à bagages des trains de voyageurs.

En conséquence, après une étude plus complète et plus délibérée des témoignages, faits et circonstances se rattachant à cette question; mon opinion est que le déchargement des bidons de lait vides transportés dans les fourgons à bagages des trains de voyageurs, devrait incomber aux compagnies de chemin de fer, et il y aurait lieu d'arrêter en cette circonstance une ordonnance contenant des dispositions en ce sens.

CONDITIONS AUXQUELLES SONT SOUMISES LES EXPÉDITIONS DE LAIT DANS LES FOURGONS À BAGAGES.

Jugement, le commissaire adjoint Scott, le 3 novembre 1911.

Je conserve l'opinion que j'ai exprimée à ce sujet dans mon mémorandum du 24 juillet dernier; néanmoins, à cette époque, je n'avais pas présente à l'esprit la difficulté qui résulte pour les expéditeurs de l'obligation d'avoir à se rendre dans la même journée à l'arrivée de plusieurs trains pour prendre part au déchargement des bidons de lait vides. Le docteur Mills, dans son mémorandum d'hier, que j'ai sous les yeux, soulève cette question. Il me semble qu'il serait possible de résoudre cette difficulté si les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs s'entendaient pour déterminer quels seraient les trains par lesquels les bidons vides devraient être renvoyés; et je suis tout disposé à voir modifier le projet d'ordonnance de façon à ce que les expéditeurs de lait ne soient obligés d'envoyer quelqu'un pour aider au déchargement qu'à un seul train chaque jour.

Le commissaire Mills.—

Je m'en tiens encore à mon propre jugement; cependant j'accepte la décision actuelle à titre d'essai, avec l'entente que les expéditeurs viendraient-ils à la trouver par trop lourde à supporter, auront le droit d'en appeler à nouveau à la Commission.

Pétition de J. A. Riddell, demandant l'établissement d'un passage à niveau sur sa propriété, située sur la voie de la Compagnie du Grand-Tronc, lot 35, concession 1, township de Williamsburg, comté de Dundas, Ontario. (Dossier n° 17024.)

Le commissaire Mills.—

M. Riddell possède une ferme de soixante-deux acres, dont cinquante acres se trouvent au nord et vingt-cinq au sud de la voie ferrée du Grand-Tronc; il a demandé l'établissement d'un passage de ferme au-dessus de la voie ferrée.

Il n'est pas douteux que M. Riddell a besoin d'un passage "pour la jouissance légitime de sa terre" sur le côté nord de la voie ferrée; de plus, la loi des chemins de fer dit au sujet des passages de ferme (articles 252 et 253) :—

> "Chaque compagnie doit faire pour les personnes dont le chemin coupe les terres, des chemins de passage convenables et commodes pour les besoins de la ferme"; plus loin, elle ajoute pour le cas où la Commission juge qu'il y a nécessité de construire un passage de ferme, elle peut "régler de quelle manière, à quelle époque, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions ce passage peut être construit et entretenu."

Il appert que lorsque la voie ferrée du Grand-Tronc fut construite (en 1854), la terre en question, plus un demi-lot à l'ouest et contigu à la voie, était la propriété de Henry W. Bowen, et que la compagnie accorda à M. Bowen un passage qu'il accepta comme suffisant. Subséquemment, cependant, 72 acres de la ferme de M. Bowen (la moitié est du demi-lot ouest du lot 35) furent vendues deux ou trois fois; et il arriva que les acheteurs louèrent les 50 acres de cette ferme, située au nord de la voie ferrée, aux propriétaires de la terre contiguë déjà munie de passages. Il n'était donc pas nécessaire d'en construire un autre pour ces 72 acres, tant que M. Riddell n'en avait pas acquis la possession, pour les exploiter comme une ferme séparée, et la seule particularité de cette affaire est qu'elle résulte de la division d'une ferme plus vaste qui primitivement était munie d'un passage.

La méthode suivie par la Commission en ce qui concerne la construction des passages de fermes devenus nécessaires par suite de la subdivision de fermes en pro-

priétés de moindre étendue, n'a pas été uniforme. Dans certains cas, leur coût a été également divisé entre le cultivateur et la compagnie; et il n'était pas rare, surtout dans l'est de l'Ontario et dans la province de Québec, de voir la compagnie de chemin de fer chargée de la totalité des frais. Les faits et circonstances, particulièrement la superficie des fermes, résultant de leur division, étaient toujours pris en considération.

Dans le centre et dans l'ouest de l'Ontario, cette dimension-type est de 100 acres; les fermes dans certaines portions de l'est de l'Ontario et dans la province de Québec sont souvent beaucoup plus petites; ainsi si des fermes de 300 ou 200 acres, chacune munie d'un seul passage de ferme, sont divisées en d'autres fermes de 100 acres, occupées et exploitées séparément, il semble que suivant l'article 252 la compagnie de chemin de fer devrait à ses frais construire un passage pour chacune des fermes résultant de la division. Il faut, bien entendu, qu'il y ait des limites à ces constructions de passages, comme résultat des subdivisions de propriétés; et, à mon avis, les seuls terrains qui soient susceptibles d'être munis d'un passage de ferme aux frais d'une compagnie de chemin de fer, sont ceux qui sont occupés et exploités séparément et qui constituent le gagne-pain d'un homme et de sa famille, quelque soit leur superficie.

Les dimensions de la ferme Riddell sont intermédiaires entre les limites fixées pour Québec et celles du centre et de l'ouest de l'Ontario; ainsi il paraîtrait qu'il a droit à un passage séparé entièrement sur sa terre; mais il a consenti à accepter un passage entre sa propriété et celle de son voisin, M. Dicks.

En conséquence, mon opinion est que la Compagnie du Grand-Tronc devrait être tenue de construire au plus tard le 20 avril 1912, un passage commun sur sa voie entre la ferme de M. Riddell et celle de M. Dicks, ainsi qu'il est indiqué sur le plan "A" dressé par l'ingénieur en chef de la Commission,—en employant, autant qu'il peut être à propos de le faire, les matériaux du passage de la ferme de M. Dick, à quelques pieds à l'est de la limite entre sa ferme et celle de M. Riddell.

Ottawa, le 25 novembre 1911.

Aménagement de la gare de Rutter, sur l'embranchement de Sudbury, appartenant à la ligne du chemin de fer. (Dossier 17241.)

Le commissaire MILLS.—

Rutter est une station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur l'embranchement de Sudbury, à environ 37 milles au sud de Sudbury, et à 6 milles au sud de French, autre station sur la même ligne. Rutter et French possèdent toute l'installation et l'équipement des gares régulières—salles d'attente, locaux pour les télégraphistes, hangars à marchandises, quais, etc.

Lorsque la ligne fut livrée au trafic un chef de gare fut nommé à Rutter; tout semblait bien aller jusqu'au moment où l'on nomma aussi un agent à French pour s'occuper des expéditions provenant de la scierie et des autres industries de cette localité. A ce moment-là, quelques-unes des entreprises de Rutter se transportèrent à French; et le 1er mai 1911, la compagnie supprimait son agent de Rutter pour transformer cette gare en une station facultative et y maintenir un télégraphiste de nuit, chargé d'assurer le service des trains.

Or, 160 pétitionnaires de Monetteville, Cosby et Rutter, anticipant les changements apportés à Rutter, et prétendant représenter une population d'environ 2,500 âmes qui comptaient sur la station de Rutter, séparée de Frenceh par la rivière French, qui coule entre les deux stations, en appelèrent à la Commission le 22 avril 1911, et protestèrent contre la suppression de l'agent de Rutter; ils alléguèrent que le mouvement des voyageurs, du trafic et des messageries à Rutter était considérable (ou tout au moins très appréciable); que les courriers provenant des cinq bureaux de poste

de ce district étaient expédiés par la gare de Rutter; que la suppression de son chef de gare causerait de grands embarras à un grand nombre de gens (plus de 250 familles), et entraînaient pour les affaires de cette localité des pertes sérieuses, soit par suite de l'exposition des marchandises, nuit et jour, dans de simples hangars ouverts, à tous les voleurs, qui librement pourraient exercer leurs déprédations sans le moindre risque d'être pris.

Répondant à l'appel des pétitionnaires, la Commission en voya l'un de ses inspecteurs dans la localité en question, le chargeant de faire une enquête détaillée sur les faits, circonstances et conditions qui y régnaient. Voici des extraits de son rapport, soumis le 22 décembre 1911:

> "A mon arrivée à Rutter, le 19 décembre 1911, je trouvai le hangar presque entièrement rempli de marchandises de différente nature. Les portes latérales et celles du fond étaient grandes ouvertes, et n'importe qui pouvait enlever ces marchandises; il n'y avait personne pour les surveiller. Dans la matinée du 20 décembre, je me rendie à la gare et je trouvai plusieurs attelages chargés; chaque conducteur prenait son fret."
>
> "Je remarquai un seau de chocolat vide, à l'adresse de T. N. Desmarais; son contenu avait été vidé par des inconnus. Il y avait aussi un baril de sirop dont le dessus et plus de la moitié du contenu avaient été enlevés; ce qui en restait était inutilisable. Voici une liste de la bière et des liqueurs qui manquaient dans une facture adressée à N. Perron, gérant d'un hôtel à Cosby: 14 bouteilles de porter, le 7 novembre, 20 bouteilles de bière à la même date; 3 bouteilles de whiskey écossais, 1 bouteille de brandy, et 7 bouteilles de whiskey le 24 novembre. Et M. Desmarais m'informa que l'automne dernier, 2 seaux de chocolat, 6 livres de figues et 3 barils de pommes à lui adressés lui avaient été volés avant qu'il ait été avisé de leur arrivée. Presque toutes les personnes que j'interrogeai à ce sujet me firent de semblables réclamations au sujet de vols de marchandises."
>
> "Je louai une voiture à deux chevaux et me rendis à Noelville, éloignée de 14 milles à l'est; sur ma route je rencontrai 29 charrettes qui transportaient du foin à la gare de Rutter. Je constatai que Noelville et ses environs comprenaient environ 250 familles. M. Desmarais possède un magasin de marchandises générales d'une réelle importance et fait pour plus de $10,000 dollars d'affaires par an.

Il existe deux autres petits magasins et une scierie. En retournant à Rutter, je rencontrai 14 voitures à deux chevaux chargées de marchandises qui se rendaient à la gare. Il y avait aussi devant le hangar à marchandises trois voitures que l'on chargeait de fret à destination de Noelville, et deux autres dont les conducteurs déchargeaient du fret laissé dans les wagons.

> Le télégraphiste de nuit n'a nullement à s'occuper du hangar aux marchandises, ni à recevoir ou délivrer le fret, pas plus qu'à vendre des billets ou à enregistrer les bagages."
>
> "La nuit où je me trouvais là, 18 ou 20 voyageurs prirent le train n° 25, pour Sudbury et divers points à l'ouest, ainsi que pour North-Bay et d'autres points à l'est de cette station, sans billets et sans avoir fait enregistrer leurs bagages."
>
> "La compagnie de chemin de fer a agrandi son hangar aux marchandises de plus de 20 pieds, ce qui semblerait indiquer que le trafic de Rutter augmente."
>
> "La chaussée conduisant au hangar devrait être meilleure. Il ne serait nécessaire que de répandre deux ou trois wagons de ballast ou escarbilles pour remplir un trou qui se trouve en face de la porte ouest du hangar. Cet endroit est à peu près praticable dans le moment grâce à la glace; mais les charretiers me disent qu'au printemps et à l'automne, il est presqu'impossible d'aboutir au hangar à cause de la boue."

D'après un état qui nous a été soumis, il appert que les recettes résultant du mouvement du fret et des voyageurs à la station de Rutter atteignaient à la fin de l'année close le 31 mai 1911, $4,492.76. Il n'est pas douteux que les recettes, en juin, juillet, août et septembre sont minimes, mais elles sont très élevées en hiver et au printemps; si donc l'on compte le mouvement du fret et des voyageurs, ainsi que les sommes payées par la compagnie de messageries et par le gouvernement pour les frais ét le service postal de l'année, nous trouvons un total qui, nous dit-on, est plus élevé que les recettes totales réalisées par chacune des autres gares régulières des provinces centrales et de l'est du dominion.

Voilà ce que nous pouvons dire en ce qui concerne les recettes. On admettra que c'est un point très important, qu'il y a toujours lieu de considérer avec soin; mais quelles que puissent être les recettes d'une station quelconque, je suis d'avis qu'il est temps de mettre fin à cette coutume de placer des marchandises dans des hangars ouverts, soit à des stations facultatives soit partout ailleurs où elles peuvent être volées, comme dans le cas ci-dessus mentionné, ou de les décharger par terre et en les laissant (comme on le fait souvent) exposée à la pluie, à la neige et aux voleurs. A mon avis, cette coutume est clairement insoutenable, et devrait être abolie le plus tôt possible.

Il existe des remèdes—remèdes effectifs et raisonnablement économiques—pour tourner les difficultés qui existent dans le service du trafic aux stations facultatives. La *Pennsylvania Railroad Company,* aux Etats-Unis en a trouvé un. Il est donc possible aussi d'en découvrir un au Canada; et à mon avis, qui est conforme à celui de l'agent principal de la Commission, et motivé par les témoignages oraux et écrits qui nous ont été soumis, il devrait être rendu une ordonnance enjoignant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'avoir à placer un gardien ou un employé à la gare de Rutter, sur sa ligne de chemin de fer, pour recevoir, surveiller et délivrer le fret, les marchandises des messageries, et les sacs postaux, entre sept heures du matin et 6 heures du soir, tous les jours, sauf les dimanches—sous tels contrôle et direction que la dite compagnie jugerait à propos; et à veiller à ce que ses conducteurs vendent des billets aux gens qui montent dans le troin à la dite station (billets simples et billets d'aller et retour), et fassent enregistrer leurs bagages, sans autres frais.

En outre, je suis d'avis que la compagnie devrait être mise en demeure de réparer la chaussée devant le hangar des bagages, ainsi que l'inspecteur l'a recommandé.

Ottawa, 16 janvier 1912.

Plainte du Rév. H. B. Currie, Alberni, C.-B., alléguant que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demande des taux excessifs sur les expéditions de carbure effectuées de Vancouver à Alberni, C.-B.

Entendue à Vancouver, le 31 août 1911.

Jugement du commissaire Mabee, rendu à l'audience.

Cette affaire, quoique peu importante, doit être réglée exactement de la même manière et selon le même principe que s'il s'agissait d'une somme importante.

M. Currie avait fait un envoi, consistant en une caisse de 100 livres de carbure, de Vancouver à Alberni. Elle fut expédiée par la barge de la Compagnie du Pacifique-Canadien à Victoria, et de là, fut transportée sur le quai, d'où partait le bateau à destination d'Alberni; cette caisse fut transportée de Victoria à Alberni et livrées là, à quai, entièrement par les soins de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

L'article 7 de la loi rend les dispositions de la loi des chemins de fer relatives aux tarifs de transport par chemin de fer, applicables dans un transport de cette nature; en sorte que ces tarifs sont sous le contrôle de la Commision.

Dans sa réponse, la compagnie explique que ces frais se totalisent par $2.05, qui se décomposent ainsi: de Vancouver à Victoria, 55 cents; camionnage de la gare de Victoria au quai, 25 cents; quaiage, Victoria, 10 cents. Ensuite, 3 pieds cubes à $16 la tonne sur la base de 40 pieds cubes par tonne, $1.20; quaiage, à Alberni, 15 cents;

total, $2.05. Currie dit avoir payé $2.05. et la compagnie, dans sa réponse consignée le premier avril, l'admet; elle donne aussi le détail de cette somme.

Or, voici que maintenant on produit un reçu qui apparemment prouve que Currie n'a payé que $1.90 au lieu de $2.05.

M. LANIGAN: Le quaiage ajoute 15 cents.

L'hon. M. MABEE: Ce sont peut-être les frais du quaiage à Alberni, qui sont de 15 cents. C'est probablement cela. Ces 15 cents plus $1.90 font $2.05.

Maintenant il y a une erreur au sujet des mesures de cette caisse. La Compagnie a établi ses frais d'après la base de trois pieds cubes, et la véritable dimension était de 1.44 pied cube, ainsi qu'il a été attesté par les expéditeurs de la dite caisse de carbure. Cela donnerait à la compagnie le droit de compter ses frais pour un pied et demi ce qui ferait 60 cents au lieu de $1.20. Le total serait alors $1.45 au lieu de $2.05. Ce qui fait une surtaxe de 45 cents. La compagnie remboursera bien entendu cette somme à l'expéditeur. Nous n'avons aucune autorité pour ordonner ce remboursement. Tout ce que nous pouvons faire, est de constater la surtaxe illégitime de 45 cents sur cette expédition.

Le plaignant demande le remboursement des frais que lui ont occasionné son voyage ici et ses démarches au sujet de son affaire. Nous n'avons jamais obligé jusqu'ici une compagnie de chemin de fer de rembourser un demandeur de ses frais ou de son temps. Il semble tout d'abord absolument déraisonnable qu'un plaignant qui a perdu trois ou quatre jours pour venir depuis Alberni jusqu'ici, dépensant pour son voyage de $15 à $20 (dont la plus grosse partie va à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien) ne puisse obtenir de cette compagnie que le remboursement de 45 cents; victoire vraiment bien maigre. A première vue, je le répète, il semble absurde que par suite d'une erreur commise par une compagnie de chemin de fer ce plaignant ait été mis dans l'embarras et entraîné à des frais, et qu'on laisse cette compagnie gagner par ce même plaignant en billet de chemin de fer et de bateau peut-être trente ou quarante fois la valeur de la somme qu'elle doit lui rembourser par suite de son erreur.

Mais d'un autre côté, nous n'avons jamais eu de précédent jusqu'ici, et si nous en créons un, Dieu sait quels sont les cas dans lesquels nous pouvons être appelés à ordonner le paiement de ces déboursés; ce précédent pourrait nous conduire à des difficultés inconnues, et probablement, en dernier ressort, à des injustices plus graves que celle-ci si nous la laissons subsister telle qu'elle est, c'est-à-dire, si nous la laissons peser sur le plaignant actuel, qui a eu à supporter tous ces ennuis et ces frais pour obtenir 45 cents. En disant cela, nous n'avons nullement l'intention de blâmer la compagnie de chemin de fer. Il n'est pas douteux que nous nous trouvons ici entièrement en présence d'une erreur, et il n'y a pas de doute non plus, que si les autorités avaient été mises exactement au courant des faits, réparation aurait été faite promptement, mais cependant un système qui permet que des cas comme celui du plaignant actuel se présentent, est sujet à critique. Il me semble que lorsque cette réclamation parvint à M. Jones, ou à tout autre, son devoir était de la transmettre à qui de droit. Currie ne pouvait pas savoir à qui il devait l'adresser. Il n'y a pas un homme sur 100 qui saurait quel est l'agent de la compagnie chargé de recevoir les réclamations. Et je suis d'avis qu'il devrait exister des moyens d'éviter des difficultés de ce genre, et si elles ne peuvent être évitées, si les compagnies de chemin de fer ne prennent pas les mesures nécessaires pour réparer des erreurs aussi évidentes que celle-ci, il pourrait devenir nécessaire, à l'avenir, que la Commission adopte un principe et crée un précédent obligeant les compagnies de chemin de fer à rembourser les malheureux plaignants qui ont à encourir de pareils dérangements et dépenses pour n'obtenir en compensation que des sommes aussi triviales.

Réclamation de la *Vancouver-Prince Rupert Meat Co.*, de Vancouver, C.-B., alléguant le refus de la *Great Northern Railway Co.* de leur fournir des wagons refrigérants "droits payés" (*duty paid refrigerators car*) pour le trafic en question entre

Sapperton et Vancouver. La *Prince Rupert Meat Company* s'établit sur un certain lot qu'elle loua à la compagnie de chemin de fer en achetant d'autres terrains adjacents.

L'époque à laquelle s'éleva pour la première fois cette question de taux n'est pas nette. D'un côté, on dit qu'il n'en fut pas question avant l'achèvement du local; de l'autre, on dit qu'elle ne fut soulevée qu'à l'époque où l'industrie était déjà prête à commencer ses expéditions. Dans tous les cas, la date n'a que peu d'importance; les négociations se terminèrent par une entente d'après laquelle la compagnie s'engageait à certaines obligations vis-à-vis de l'expéditeur, à lui fournir certains wagons et à se charger du transport de ses marchandises à un certain taux.

Tout d'abord, en ce qui concerne la nature du matériel convenu entre les parties, chacune d'elle diffère. C'est là un nouvel exemple des résultats auxquels on aboutit lorsqu'on se contente d'arrangements verbaux pour régler des questions importantes comme celle-ci; nous nous trouvons en présence du même état de choses exactement qui se révèle toujours, à savoir, souvenirs contradictoires au sujet des conditions véritables de l'accord. Les déclarations verbales diffèrent. Personne n'a l'intention de suggérer que l'une ou l'autre des parties, sciemment, fait de fausses déclarations. Le désaccord est entièrement attribuable au caractère incertain de la mémoire et au danger de s'y fier. Les lettres diffèrent aussi. L'une des parties écrit que le *Great Northern* devait fournir deux wagons; l'une partie prétend que d'après la conversation échangée à ce sujet, la compagnie devait fournir quatre wagons et l'expéditeur deux. C'est de ces contradictions écrites et verbales que nous devons tirer les meilleures conclusions possibles. En dehors absolument de toute convention verbale relativement à la nature du matériel à fournir, la loi exige de la compagnie—exige de toutes les compagnies de chemin de fer—qu'elles fournissent tout ce qu'il convient pour l'exploitation du trafic. Maintenant, il va sans dire que l'aménagement d'un wagon destiné à transporter des marchandises d'une certaine nature ne conviendra pas du tout à des marchandises d'une autre nature. La compagnie de chemin de fer s'est imposé l'obligation de fournir un matériel raisonnablement convenable pour le transport du fret de l'expéditeur. Les wagons requis pour le transport de la viande sont tout différents de ceux qui conviennent au transport de poteaux télégraphiques ou de la pierre, ou de toute autre marchandise du même genre, en sorte que la loi exigera de la compagnie de chemin de fer qu'elle mette à la disposition de l'expéditeur des wagons différemment aménagés pour le transport de la viande fraîche; et il nous semble que suivant le statut, indépendamment des règlements de l'*Interstate Commerce Commission*, qui sont faits subordonnément à des lois et à des statuts différents, il convient dans chaque cas, de définir exactement si l'aménagement de tel wagon convient ou non à l'exploitation de tel trafic spécial qui est proposé.

Il nous semble que la décision convenable sur la question de fait devrait pourvoir que l'aménagement convenable d'un wagon destiné au transport de la viande doit comprendre l'installation, dans le haut du wagon, de traverses auxquelles l'expéditeur puisse suspendre ses crochets à viande. La compagnie, si elle en a en service, n'a pas assuré cette sorte de wagons. Elle a fourni un ou deux wagons ainsi aménagés, mais pas assez pour effectuer ce trafic. Le plaignant avait droit à tous les wagons, à autant que la compagnie pouvait en fournir, autant que le permettait la quantité de wagons qu'elle était tenue de répartir convenablement entre ses patrons; il avait droit à une quantité de wagons de cette description suffisante pour assurer son trafic. Et il n'en a pas été mis assez à sa disposition. Nous sommes d'avis que la compagnie de chemin de fer était à blâmer pour ne pas lui avoir assuré un nombre suffisant de wagons proprement aménagés pour effectuer son trafic. A l'avenir elle devra en fournir un nombre suffisant, toujours, bien entendu, pourvu qu'elle en ait de disponibles, et je veux dire par là, qu'elle en ait une quantité raisonnable convenablement distribuée entre les différentes personnes qui en ont besoin. Elle doit assurer la catégorie de wagons requise pour le transport de la viande fraîche. Elle connaissait la nature

de l'industrie qui venait de s'établir, elle connaissait bien le volume de ses expéditions depuis le début de ses affaires, et la loi l'obligeait à assurer, ainsi que je l'ai dit, des wagons convenablement aménagés pour le transport du trafic. L'expéditeur ne devrait pas être obligé à faire les frais de l'aménagement de ces wagons. Ces frais incombent au voiturier, qui en tient compte dans la fixation de ses tarifs. Si le voiturier est par la loi mis dans l'obligation de fournir un matériel plus élevé ou plus coûteux qu'un autre pour transporter certaines marchandises spéciales, la loi pourvoit que ces frais supplémentaires relatifs au matériel doivent être comptés dans la fixation du taux obtenu. Mais dans le cas actuel, il ne semble pas que les dépenses qu'impliqueraient l'aménagement des wagons en question, c'est-à-dire l'installation sous leur toiture de traverses auxquelles on put suspendre des crochets à viande, soient très élevées. En sorte que relativement à la plainte n° 3, on peut arrêter une ordonnance exigeant que la compagnie mette à la disposition des expéditeurs des wagons convenablement aménagés pour le transport de la viande, et ces wagons doivent comprendre les traverses ou poutres, peu importe le nom qu'on leur donne, nécessaires pour qu'on puisse y placer des crochets à viande.

Quant à la plainte faite au sujet de ces taux, le n° 40, lorsque cette industrie fut établie, ou à une époque quelconque, M. Costello dit qu'après le commencement de ses affaires il fut ouvert certaines négociations à leur sujet. Il ne nous paraît pas très utile de reprendre en détail les pourparlers qui furent engagés; il sera suffisant de commencer à leur résultat, d'étudier ce qui a été fait par la compagnie de chemin de fer. Le 3 octobre 1910, elle publia son tarif, applicable le 10 octobre de la même année, par lequel elle accordait ces taux de convenance sur les viandes fraîches, préparées pour la conservation, fumées, séchées ou salées, de Sapperton à Vancouver, c'est-à-dire, 5 cents par 100 livres, et l'amendement des taux relatifs au garage des wagons, pages 46 et 47 du tarif. Or ce tarif fut mis en vigueur et le trafic s'effectua conformément. Il resta applicable depuis le mois d'octobre 1910 jusqu'au 1er août de cette année, où la compagnie déposa un tarif supplémentaire par lequel elle augmentait ses taux de plus du double.

On a dit que les frais de $22 par wagon avec un minimum de 20,000 livres, avaient été établis par erreur, qu'ils auraient dû être basés sur la distance en milles, et qu'ils auraient dû être de 9 cents, mais les acquits qui ont été présentés prouvent tous que sur les cinq derniers wagons, ces expéditeurs avaient payé $22 par wagon au lieu de $8.50 approximativement, comme sous l'ancien tarif.

On dit aussi que le nouveau tarif mis en vigueur au mois d'octobre 1910 peut être trop faible. Il est à présumer cependant qu'il n'en était pas ainsi. Avant qu'il soit permis à une compagnie de chemin de fer d'augmenter son tarif, la loi exige qu'elle prouve que celui par elle établi d'abord n'était pas rémunérateur. Il n'y a ici aucune preuve que le tarif de 1910 ne soit pas rémunérateur. Il n'a pas été fourni de preuves pour justifier cette augmentation de plus du double dans le tarif, et celle du minimum de 17,000 à 20,000 livres. On a prétendu qu'il s'était élevé un désaccord entre les expéditeurs et la compagnie; je ne vois pas comment il peut en avoir été ainsi. L'expéditeur dit que M. Costello donna certaines raisons dans le but de motiver cette augmentation. Or, M. Costello dit que l'expéditeur se trompe; qu'il n'a jamais donné aucune raison, mais cela ne prouverait pas d'ailleurs que les taux de l'ancien tarif n'étaient pas rémunérateurs. La compagnie n'a avancé aucune preuve pour prouver qu'ils ne l'étaient pas. Il fut établi par elle volontairement, le trafic s'effectua d'après ce tarif, et tout fait croire qu'il était rémunérateur. En ce qui concerne la plainte n° 40, on peut décréter une ordonnance annulant le tarif déposé le 18 juillet, et applicable le 1er août, et forçant la compagnie à rétablir le tarif d'octobre, qui devra être appliqué au moins pendant une période d'une année. Si pendant ce laps de temps la compagnie peut compiler des statistiques nous prouvant que ce taux n'est pas juste ou rémunérateur, on lui donnera la faculté de l'augmenter. En attendant, les preu-

ves n'existent pas et l'ancien tarif restera en vigueur, comme je l'ai dit, pendant une année.

M. RUSSELL : Pourrais-je demander à Votre Honneur de permettre que cette ordonnance prévoit la remise des frais déboursés par nous pour l'aménagement des wagons, ainsi que celle des frais supplémentaires que nous avons payés.

L'hon. M. MABEE : Les statuts ne nous permettent pas d'ordonner des remboursements de cette nature.

M. RUSSELL : C'est de l'argent comptant qu'ils ont payé pour leurs wagons.

L'hon. M. MABEE : Je n'y peux rien.

M. RUSSELL : Suis-je obligé de payer ces $12 par wagon.

L'hon. M. MABEE : Je ne dis pas cela. J'ai dit que nous n'avions pas le pouvoir d'ordonner aucun remboursement, quelle qu'en soit la nature. La loi ne nous permet pas d'ordonner des remises. Il y a des cours dans cette province où l'on peut obtenir justice lorsqu'il n'est pas possible à la Commission, en vertu de la loi des chemins de fer, de la décréter.

Pétition de la "Canadian Freight Association", demandant l'approbation du projet du tarif local des frais sur marchandises, en ce qui concerne l'usage, à Port-Arthur et aux stations situées à l'est de cette ville, de wagons réfrigérants chargés de marchandises périssables, sur les voies ferrées soumises à la juridiction de la Commission. (Dossier 18234.)

Les faits sont expliqués en détail dans le jugement.

Jegement de M. le commissaire Mabee, 17 novembre 1911.

Dans la séance tenue par la Commission, à Winnipeg, le 15 septembre 1911, la *Canadian Freight Association,* lignes de l'ouest, présenta une pétition demandant la révision des taux prévus par les règlements du service des wagons au sujet des wagons réfrigérants. Les modifications proposées ne changeraient pas les taux actuels pendant les deux jours qui suivent l'expiration du délai gratuit autorisé pour le déchargement; pour les deux jours suivants ces frais seraient portés à $3 par wagon par jour ou fraction d'un jour; et pour chaque jour à suivre ils seraient portés à $4 par wagon par jour ou fraction d'un jour.

En présentant cette pétition, M. Campbell, secrétaire-trésorier de la *Canadian Freight Association,* lignes occidentales, expliqua dans les termes suivants les raisons qui la motivaient:—

"Pour expliquer la nécessité, au point de vue des compagnies de chemins de fer, de la publication du tarif proposé, je dois dire que les compagnies éprouvent des difficultés considérables à fournir promptement des wagons réfrigérants tels qu'ils sont requis par les expéditeurs. Ces conditions sont, dans une large mesure, le résultat de l'impossibilité dans laquelle sont les compagnies d'obtenir promptement le renvoi des wagons laissés à la disposition des destinataires, pour leur permettre de les décharger. Dans beaucoup de cas, ceux-ci détiennent très longtemps sur leurs voies d'évitement les wagons avec leur chargement. La raison en est simple: très souvent, les destinataires préfèrent laisser leurs marchandises dans les wagons jusqu'à ce qu'ils en aient disposé, plutôt que de les décharger et de les prendre en magasin; cela parce que les wagons assurent à leurs marchandises la température, froide ou chaude, requise selon leur nature. Les courtiers, qui bien souvent ne possèdent pas de dépôts, laissent leur fret dans les wagons, où il est avantageusement conservé par le froid ou par la chaleur, jusqu'à ce qu'ils en aient disposé. Les destinataires, dans les conditions actuelles, peuvent très bien se permettre d'agir ainsi, étant donné que si d'un côté les règlements canadiens concernant le service des wagons prévoient un droit de $1 par wagon et par jour, à partir de l'expiration du délai gratuit autorisé pour leur déchargement,

ce droit est encore inférieur à celui qu'ils paieraient dans n'importe quel entrepôt frigorifique de Winnipeg ou des villes du Nord-Ouest. Le résultat est que les expéditeurs de marchandises périssables, pour lesquelles les wagons frigorifiques sont indispensables, sont souvent mis dans l'embarras et privés de leur usage en temps voulu, parce que ce matériel se trouve ainsi immobilisé. Les wagons affectés au transport de ces produits devraient être promptement déchargés et renvoyés aux stations de chargement pour assurer les expéditions nouvelles de marchandises qui sont exposées à périr si les compagnies ne peuvent pas assurer rapidement aux expéditeurs les wagons nécessaires pour les charger. Les compagnies ne peuvent pas et ne doivent pas être tenues de posséder, de mettre en service et d'entretenir pendant toute l'année, un nombre de wagons frigorifiques supérieurs à celui qui est nécessaire pour assurer le transport convenable du fret périssable pendant la saison où il est régulièrement expédié. Les wagons frigorifiques appartiennent forcément à une catégorie de matériel beaucoup plus coûteuse que toute autre."

A l'appui de cette pétition, des pièces sont déposées qui attestent de la détention, par des destinataires, de wagons réfrigérants à Winnipeg, Vancouver, Fort-William, Edmonton, Calgary et Port-Arthur. A l'audience tenue à ce sujet à Winnipeg, M. Carpenter, agent du trafic de la section des expéditeurs de la Commission du Commerce de Winnipeg, exprima le désir d'obtenir plus de temps pour étudier les renseignements statistiques fournis sur les conditions existant à Winnipeg et pour vérifier les chiffres qui y étaient exposés. M. Walsh, directeur du service des transports de la *Canadian Manufacturers' Association*, télégraphia pour demander le temps nécessaire à l'étude des preuves soumises et s'excuser au nom de son association. Nous avons depuis reçu la correspondance, dans laquelle étaient exprimées les réponses de MM. Carpenter et Walsh, ainsi que celle de M. Campbell, et l'on peut maintenant prendre l'affaire en mains.

Les tableaux statistiques présentés à ce sujet indiquent que 586 wagons réfrigérants ont chômé plus longtemps que le délai gratuit prévu par les règlements du service des wagons. Pour Winnipeg, il est donné un chiffre de 220 wagons ainsi détenus, entre le mois de mai 1910 et la fin de juillet 1911. Pour Vancouver le chiffre est de 138 wagons, depuis le mois de décembre 1910 jusqu'à la fin de juillet 1911. Winnipeg et Vancouver ont approximativement 60 pour 100 des wagons frigorifiques dont le chômage a été plus long que le délai gratuit autorisé.

Si l'on étudie le détail de ces chiffres, on constate que dans différents cas, les wagons ont été immobilisés pendant plus d'un mois; par exemple, il est déclaré qu'un wagon a chômé à Winnipeg pendant 37 jours. Les wagons ainsi immobilisés pendant vingt jours sont chose commune, et extrêmement fréquentes sont les détentions qui atteignent 10 et 15 jours. M. Carpenter, dans les réponses qu'il soumet sur la situation à Winnipeg, critique les chiffres des compagnies; il explique que dans les états relatifs au nombre total des jours écoulés entre le moment où un wagon est garé et celui où il en est enlevé, les jours ne devraient pas être comptés entièrement comme "jours d'occupation par les destinataires", parce qu'il peut se produire des retards dont les destinataires ne sont pas responsables. Cependant, si l'on prend les chiffres corrigés par lui, on trouve encore que dans une circonstance un wagon s'est trouvé immobilisé pendant 31 jours de plus que le délai gratuit. Les détentions de 10 à 15 jours sont très communes. La seule conclusion raisonnable à tirer de ces faits est que dans diverses circonstances les wagons réfrigérants chargés de marchandises périssables ne sont pas déchargés avec la rapidité voulue par les destinataires; en outre, d'après les témoignages qui ont été produits, il semble que les destinataires, à Winnipeg, effectuent leur déchargement avec un retard particulièrement long; ils n'ont fourni à la Commission aucune explication satisfaisante.

Il est impossible d'éviter cette conclusion que dans diverses circonstances et sur des points différents, les wagons, au lieu d'être déchargés avec diligence, sont détenus par les destinataires pour y conserver leurs marchandises. Mais, s'il est vrai que ces faits sont exacts, il n'en est pas moins impossible d'exprimer une opinion quant aux proportions dans lesquelles cette coutume est pratiquée, car les chiffres soumis à la Commission ne s'appliquaient qu'aux wagons retenus plus longtemps que le délai gratuitement accordé, et ils n'indiquent aucun renseignement sur la proportion de ces wagons par rapport au nombre total des wagons réfrigérants fournis aux destinataires sur les différents points en question.

Le taux de $1 par wagon et par jour écoulé après le délai gratuit n'a pas été choisi avec l'idée que ce chiffre représentait les recettes moyennes d'un wagon. Sans recourir aux statistiques disponibles sur ce point, il suffit de dire qu'l est inférieur aux recettes moyennes journalières d'un wagon. Ce n'était pas non plus l'intention de permettre que les destinataires détiennent lesdits wagons pendant une longue période en payant simplement $1 par jour. Les wagons appartiennent au matériel de transport, et ne sont pas des annexes d'entrepôts à l'usage des destinataires louées par ceux-ci à bail de la compagnie. Il est un autre point plus important: c'est que ces détentions exagérées des wagons pour y conserver les marchandises sont absolument contraires à l'intérêt public, puisque chacun des retards inutiles apportés dans le déchargement, doit forcément créer des inconvénients sur d'autres points du réseau des transports où la présence de wagons réfrigérants est nécessaire.

Lorsque la Commission se réunit à Winnipeg, l'agent du trafic pour la Commission du Commerce de Vancouver lui adressa un télégramme par lequel il donnait une acceptation autorisée des tarifs que l'on désirait mettre en vigueur; cette acceptation disait que pour toute la période excédant les deux premiers jours après l'expiration du délai gratuit, le taux devrait être de $2 par wagon et pour chaque jour à suivre.

Tout en étant convaincu que sans avoir les preuves suffisantes pour que j'exprime une opinion sur son importance, il y a cependant injustice, je ne pense pas que la Commission puisse tenter de multiplier les remèdes. Il y a un peu plus de deux ans seulement que, comme conséquence des délibérations entre les représentants des expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, une forme de connaissement fut élaborée et mise en vigueur en vertu d'une ordonnance de la Commission n° 7562, en date du 15 juillet 1909.

La question qui nous occupe en ce moment est prévue par les termes de l'article 6 de ce connaissement, qui dit que:—

> "6. Les marchandises non retirées par les parties autorisées à les recevoir dans les quarante-huit heures (non compris les jours fériés), et pour les marchandises entreposées dans les soixante-douze heures (non compris les jours fériés) qui suivent l'envoi ou la remise d'un avis écrit, peuvent être conservées dans les wagons, gares, lieu de livraison, ou dépôt du voiturier, en considération d'un droit raisonnable d'emmagasinage, et sous la responsabilité du voiturier, limitée à celle de l'entreposeur, ou bien selon le chox du voiturier (après l'envoi ou la remise de sa part, d'un avis écrit indiquant son intention de faire ainsi), ces marchandises peuvent être transférées et emmagasinées, aux frais de leur propriétaire, dans un entrepôt public et conservées là à ses risques, sans responsabilité pour le voiturier, en garantie du paiement de tous droits de fret ou autres frais légaux, y compris un droit raisonnable d'emmagasinage."

M. Campbell, dans sa réponse, disait que les dispositions de l'article 6 ci-dessus cité, ne répondent pas suffisamment à la situation. Cependant, c'est là une question de preuve et non d'opinion. D'après ma compréhension de la situation, la *Canadian Freight Association* a demandé des pouvoirs additionnels par l'établissement de droits plus élevés, alors qu'elle a en même temps, en vertu de l'article 6, le pouvoir nécessaire

pour agir. Je ne peux pas croire que cet article, dans sa forme actuelle tel qu'il apparaît dans le document qui fut étudié avec soin par les intéressés avant d'être finalement rédigé, soit considéré comme une simple et pieuse aspiration. Jusqu'à ce qu'il soit prouvé que cet article n'a pas assez de force pour régler convenablement cette question, je ne crois pas que la Commission puisse rien ordonner ni qu'elle puisse prendre aucune part à cette affaire. En même temps, par suite de ce que j'ai dit plus haut, je ne peux éviter d'exprimer l'opinion que s'il est prouvé que l'article 6 n'est pas suffisant à trancher le point en litige, alors l'injustice est suffisante pour motiver une enquête amiable, en vue d'augmenter les droits sur les wagons réfrigérants retardés de plus de deux jours après l'expiration du délai gratuit autorisé, dans des proportions propres à prévenir leur usage pour l'emmagasinage des marchandises.

Le commissaire en chef Mabee est d'accord.

Cox et Cie, vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Audience du 19 septembre, jugement du commissaire en chef Mabee du 21 septembre 1911.

Cette réclamation est dirigée contre les taux d'exportation sur le bois équarri, entre Routhier, Québec, et Montréal.

L'ordonnance rendue dans l'affaire de la *Canadian Lumbermen's Association* ne comprenait pas la subdivision des Laurentides du chemin de fer Pacifique-Canadien au nord de Nominingue. Cette ordonnance fixait pour ce point le taux d'exportation à cinq cents, et il est allégué dans la réclamation que les taux d'exportation, à partir de Routhier et des autres points au nord de Nominingue, sont excessifs et disproportionnés.

Le tableau suivant indique les taux domestiques et ceux d'exportation en vigueur sur cette ligne de chemin de fer jusqu'à Montréal à partir des points situés au nord de Labelle:—

TAUX SUR LE BOIS POUR MONTREAL.

De	Local.			
	Milles.	Eté.	Hiver.	Rapport.
Labelle	101	5	5½	4
Macaze	106	7	8	5
Annonciation	114	7	8	5
Lecoste	117	7	8	5
Nominingue	124	7	8	5
Loranger	128	7½	8½	7
Hébert	135	7½	8½	7
Campeau	143	7½	8½	7
Routhier	150	8	9	7½
Mont-Laurier	159	8	9	7½

Le tarif local de 7 cents et celui d'exportation de 5 cents à partir de Nominingue, sont admis comme raisonnables. Il n'est fait aucune objection quant à celui de 8 cents à partir de Routhier, il peut aussi être considéré comme raisonnable. Si le local est élevé à 1 cent entre ces points, pourquoi le taux d'exportation serait-il augmenté de 2½ cents. Dans ce cas, la question n'est pas de savoir si le voiturier est obligé d'établir des taux d'exportation plus bas que ses taux locaux, mais plutôt de savoir si, ayant fixé jusqu'à Nominingue des taux d'exportation comportant certaines proportion par rapport aux taux locaux, il devrait être permis d'établir pour des points plus éloignés des tarifs d'exportation comprenant des proportions beaucoup plus élevées par rapport aux tarifs locaux. Si cela était permis, si le voiturier en avait la possibilité, il pourrait aussi imposer toutes sortes de tarifs distinctifs. Les frais d'exploitation éliminés, il

semblerait qu'il n'existe aucune bonne raison pour ne pas appliquer le même principe dans la fixation des tarifs applicables au nord et au sud de Nominingue. La compagnie fixe ses taux locaux et ceux d'exportation, les premiers dans certaines proportion vis-à-vis des autres à partir de Nominingue. Ces tarifs sont admis comme raisonnables. Il semble que l'on ait appliqué un autre principe en déterminant ceux qui s'appliquent aux stations du nord. Mont-Tremblant est à 36 milles au sud de Nominingue. Le taux d'exportation, à partir de ce point, est de 4 cents, alors que de Routhier, 26 milles au nord, le tarif d'exportation est de 7½ cents. S'il est raisonnable dans le premier cas d'augmenter le taux de 1 cent pour 36 milles, comment peut-il être raisonnable dans le second cas de l'augmenter de 2½ cents pour 26 milles?

Mon avis est que les taux d'exportation à partir de Loranger, Hébert et Campeau doivent être réduits à 5 cents, et de Routhier et Mont-Laurier à 6 cents, et qu'il y a lieu de déposer un tarif à cet effet.

Le sous-commissaire chef Scott et le commissaire Mills sont d'accord.

Plymouth Cordage Co. vs *les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Michigan-Central et Wabash. (Dossier 9278.)*

La *Plymouth Cordage Company* de Welland, Ontario, se plaint à la Commission que les tarifs sur le fret à partir de Welland, Ont., jusqu'à divers points du Canada, accusent une disproportion injuste par rapport à ceux qui sont en vigueur depuis Plymouth-Nord, Mass.; Buffalo, N.-Y.; Auburn, N.-Y., et Chicago, Ill., et elle demande le remboursement de prix excessifs qui lui auraient été faits.

Pour le jugement porté sur la pétition primitive, voir le rapport de la Commission pour 1910, pages 242 et suivantes.

La *Plymouth Cordage Co.* demanda un nouvel examen, sous le prétexte que le jugement donné était contraire aux faits, à la loi, et aux intérêts publics en général.

L'attaque primitive des taux en question avait pour base leur manque d'égalité. Je me suis efforcé de reconnaître toute sa valeur à l'argument présenté par M. German au cours du second jugement; cependant, il m'est impossible de décider que ma première opinion à ce sujet doit être modifiée.

La proposition contenue dans le projet d'ordonnance est que le taux d'Auburn, *via* la frontière Niagara, moins deux cents par cent livres, sera accepté comme décidé.

J'ai déjà exprimé mon opinion, relativement à la base du taux appliqué à Auburn; le taux maximum pour les expéditions partant de Welland, à la condition que lorsque les taux actuels de convenance ou de cinquième catégorie, à partir de Welland jusqu'à des points moins éloignés, sont inférieurs à ceux qui seraient obtenus d'après les nouvelles bases réduites du tarif d'Auburn, les taux ci-dessus s'appliqueront comme taux maximum.

J'ai déjà exprimé mon opinion, relativement à la base du taux appliqué à Auburn; la voici:

> "Les compagnies de chemins de fer, cependant, allèguent qu'il n'y a aucun trafic de ficelle d'engerbage, entre Auburn et le Canada. Les demandeurs ne le nient pas. Il s'en suit donc que dans les circonstances actuelles, et en dépit des bases réduites du tarif, il n'y a pas de concurrence. Ce taux en pratique n'existe que sur le papier, et ne peut servir à juger si les taux entre Welland et les points canadiens intermédiaires sont raisonnables. Si cet état de choses changeait, il y aurait lieu d'étudier le tarif d'Auburn."

Je ne vois pas que la situation soit à ce point modifiée qu'elle justifie une étude du tarif d'Auburn. La pétition, en ce qui concerne l'inégalité des taux, a échoué. Quant à la question d'indemnisation, il s'agirait d'établir que les taux actuels sont déraisonnables *per se*. Sur ce point, je n'exprime aucune opinion. Sans déroger au

pouvoir que possède la Commission d'agir selon son propre jugement et d'apporter tel remède qu'elle juge à propos, il me semble que dans une cause comme celle-ci, officiellement prise et présentée par un avocat qui s'est entouré du concours d'un expert distingué en matière de trafic, la Commission aurait mauvaise grâce à relever les demandeurs de la responsabilité d'établir que les taux sont, *per se,* déraisonnables.

Le commissaire principal Mabee, 7 novembre 1911.

Je suis d'avis que le taux n'est pas raisonnable, et que, selon la recommandation de M. Hardwell, le taux d'Auburn, moins les 2 cents, devrait être adopté.

Procès de Prescott relatif au charbon.

Les marchands de charbon de Prescott se sont plaints à la Commission que les frais de vingt cents par tonne qu'ils paient à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour garer un wagon de charbon sur ses propres voies de garage à Prescott, est excessif, et ils ont sollicité de la Commission une ordonnance obligeant la compagnie à les réduire.

Jugement du commissaire principal Mabee, 23 novembre 1911.

Je suis d'avis que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien devrait être mise en demeure, dans les trente jours, de rétablir son tarif mis en vigueur le 1er septembre 1908, et qui était de 15 cents par tonne nette, avec un minimum de $3 par wagon pour ce service de garage à Prescott. Il ne s'agit pas ici d'un service de garage d'une voie à l'autre, et par conséquent l'ordonnance générale ne peut pas être appliquée au cas actuel. Dans tous les cas la compagnie n'a appliqué, de cette ordonnance, que les dispositions qui servaient ses propres intérêts; elle n'a pas appliqué le maximum de $8 par wagon.

Le commissaire Scott et le commissaire Mills sont d'accord.

PROJET D'AUGMENTATION DES TARIFS SUR LE FOIN EXPÉDIÉ DE L'ONTARIO ET DE LA PROVINCE DE QUÉBEC DANS L'EST DES ÉTATS-UNIS.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement.

Jugement de M. le commissaire Mills, le 22 décembre 1911.

Le 22 septembre dernier, la Commission du Commerce de Montréal, par l'intermédiaire de W. S. Tilston, directeur de son service de transport, s'adressa à la Commission, au nom de la *Montreal Hay Shippers' Association,* et conformément à l'article 323 de la loi des compagnies, pour obtenir d'elle une ordonnance repoussant le projet d'augmentation des taux actuels sur le foin expédié des provinces de l'Ontario et de Québec, sur certains points des Etats-Unis. Cette association allégua que les dites augmentations se totalisaient par $5.20 par wagon de foin pesant 13 tonnes; et que les compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du Canadian-Northern-Québec, et du QuébecMontréal et Sud, se proposaient de les appliquer à partir du 16 octobre 1911.

Le 12 octobre, la Commission ordonna le renvoi au 1er janvier 1912, la date ou les nouveaux tarifs ainsi que ceux des compagnies Canadian-Northern-Ontario, Vermont-Central, Ottawa et New-York, Ontario-Central, Thousand-Islands, Lotbinière et Mégantic, New-York-Central et Rutland. (Ordonnance n° 15080.)

Le tableau qui suit émane du *Chief Tariffs officer,* et indique les augmentations de ces tarifs sur 100 livres, aux points représentatifs des sections d'expéditions.

De	Jusqu'à Boston.				Jusqu'à New-York.					
	Local.		Exportation.		Sur voie.			Déchargement compris.		
	Présent.	Proposé.	Présent.	Proposé.	5ème catégorie.	Présent.	Proposé.	Présent.	Proposé.	5ème catégorie.
Lancaster......	19	21	20	21	23½	19	21	21	22	22
Ormstown.....	18	20	19	20	23	18	20	19	20	22
St-Constant....	18	20	19	20	23	18	20	19	21	22
St-Hyacinthe .	18	20	19	20	23	18	20	19	21	22
Sherbrooke....	18	20	19	20	23	18	20	19	21	22
Lyster.........	19	22	20	22	24	19	22	20	23	23
Verchères.....	18	20	19	20	23	18	20	19	21	23
Yamaska......	18	20	19	20	23	18	20	19	21	23
St-Jérôme.....	19	21	20	21	24	19	21	20	22	23
Trois-Rivières..	19	21	20	21	24	19	21	20	22	23
Casselman.....	19	21	20	21	23½	19	21	20	22	22
Arnprior.....	21	23	22	23	27	21	23	22	24	25
Pembrocke....	23	25	24	25	28	23	25	24	25½	27
Montebello....	19	21	20	21	25	19	21	20	22	23
Labelle........	19	26	20	26	32	18	26	20	27	31

Ces chiffres indiquent que jusqu'à Boston l'augmentation prédominante que l'on propose est de 2 cents par 100 livres pour les livraisons à l'intérieur (Labelle 7 cents) et de 1 cent par 100 livres pour l'exportation (Labelle 6 cents); ces tarifs internes et d'exportation seraient identiques, au lieu d'avoir comme maintenant un tarif d'exportation plus élevé de 1 cent que le tarif intérieur; jusqu'à New-York, l'augmentation prédominante est de 2 cents par 100 livres pour les remises sur voie avec déchargement (Labelle 7 cents), le supplément de 1 cent par 100 livres sur les remises sur voie représentant les frais d'allège comme actuellement.

Ces chiffres montrent aussi que, à part quelques exceptions, les taux proposés jusqu'à New-York, y compris les déchargements, sont légèrement inférieurs à la 5e catégorie, qui est appliquée au foin dans la classification officielle.

Réponse des compagnies.

M. C. A. Hayes, représentant les compagnies de chemin de fer, argua assez longuement en faveur des augmentations proposées. Il commença par la déclaration générale que voici:—

"Le tarif que l'on se propose de supplanter n'est pas assez rémunérateur pour les voituriers si l'on veut mettre en ligne de compte la nature des services rendus et les conditions dans lesquelles ils sont rendus.

M. Hayes dit qu'il existe "des particularités manifestes, distinguant ce trafic des autres", et il les explique ainsi:—

"A. La circulation est spasmodique, impossible à prévoir, et ne se produit pas avec régularité quant au volume."

"B. La circulation est affectée par les procédés du commerce et l'absence des facilités nécessaires aux gares terminus des marchés principaux des Etats-Unis, et il en résulte un chômage extrêmement long pour les wagons à des endroits très éloignés."

La nature de cette circulation énoncée dans l'alinéa "A" est mise en relief en un tableau qui donne le chiffre des exportations de foin du Canada aux Etats-Unis

pendant les années fiscales de 1902 à 1911 (clôture au 31 mars). Mais il est douteux que ces variations dans les totaux, d'une année à l'autre, soient spéciales aux récoltes de foin; en outre il faut faire attention que cette variation ne se rapporte pas au tonnage total du foin expédié d'une année à l'autre, mais seulement à celle qui se produit sur la quantité qui en est exportée aux Etats-Unis. Il est généralement vrai que lorsqu'on exporte du foin en grande quantité aux Etats-Unis, on en expédie sur les différents points du Canada, soit pour la consommation domestique soit pour être exporté en Europe, un volume relativement inférieur, et *vice versa,* lorsque la quantité expédiée aux Etats-Unis est minime, le chiffre de ces expéditions dans le Canada est relativement élevé; donc la variation qui existe dans le montant total des expéditions de foin, d'une année à l'autre, est loin d'être aussi considérable que dans le montant des expéditions aux Etats-Unis. Lorsque la demande diminue aux Etats-Unis elle augmente généralement au Canada; et le fait que ces expéditions aux Etats-Unis accusent une variation notable ne prouve pas que celle-ci se produise dans le montant total des expéditions de foin tant aux Etats-Unis qu'au Canada.

En outre, je ne peux pas comprendre pourquoi il serait plus difficile de prévoir le rendement du foin que celui des autres récoltes, que ce soit au pays ou à l'étranger. C'est tout aussi simple; et nous ne devons pas oublier que les expéditions de foin n'exigent pas un matériel spécial. On le charge dans des fourgons ordinaires, couverts; et lorsque la récolte est faible, ces wagons peuvent être utilisés pour d'autres sortes de trafic, sans les moindres pertes, sans inconvénients ou aucune difficulté.

Voici maintenant les faiblesses signalées dans l'alinéa "B":—

1. Facilités insuffisantes dans les gares terminus sur les principaux points de réception aux Etats-Unis, entraînant un chômage excessif des wagons.

Aucune compagnie n'est obligée de charger ni d'expédier des wagons sur des points quelconques où existe une obstruction avant que celle-ci ait cessé; or il est bien connu que nos importations des Etats-Unis sont beaucoup plus importantes que les exportations que nous y faisons; ainsi donc, nos compagnies canadiennes de chemins de fer ont presque toujours plus de wagons américains au Canada que des wagons canadiens aux Etats-Unis. On peut déduire de cela que généralement parlant les compagnies canadiennes n'ont pas sur ce chapitre beaucoup de raisons pour se plaindre.

2. Les gares d'expédition sont principalement les plus petites stations, qui ne recevant pas beaucoup de marchandises importées, doivent recevoir des wagons vides envoyés de loin.

C'est là à n'en pas douter un désavantage, mais il n'est pas particulier au foin; précisément la même difficulté s'élève pour les expéditions des autres récoltes et des produits forestiers, etc.

3. Le foin est long à charger, car il doit souvent être charroyé jusqu'à la station, de distances éloignées.

C'est aussi un désavantage, mais qui n'existe pas seulement pour le foin. Le foin, comme d'autres produits, est sujet à un tarif d'estarie, et nos règlements canadiens concernant le service des wagons n'accordent aucun délai supplémentaire pour le chargement.

4. Chômage des wagons chargés par suite des embargos résultant de l'encombrement des têtes de lignes aux Etats-Unis.

Il a été produit une pièce qui prouve l'exactitude de ce fait aux têtes de lignes de New-York, Philadelphie et Baltimore; mais ainsi qu'il est dit plus haut, aucune compagnie n'est dans l'obligation d'envoyer des wagons aux têtes de lignes étrangères où il y a embargo.

5. Chômage de vingt-quatre heures au moins à la frontière des Etats-Unis pour l'inspection, le pesage et l'admission du fret.

Cela s'applique non seulement au foin, mais aux autres marchandises; il n'existe donc pas de raison exceptionnelle pour se plaindre à ce sujet, et le foin d'exportation par mer n'est pas soumis à la pesée.

6. Déchargement gratuit à New-York.

Que cette déduction relativement au déchargement soit ou non prise en considération en établissant les taux, le foin n'est pas une exception à la règle, car les tarifs concernant les wagons chargés prévoient le déchargement gratuit de toutes les catégories de fret.

7. Détachement des wagons sur les voies américaines vers d'autres stations que celles fixées par les contrats.

"La valeur de cette objection", dit le chef de l'exploitation, "m'échappe, car les wagons devraient être fournis même si la destination était indiquée sur la feuille d'expédition remise au premier voiturier canadien; et le foin n'est pas la seule marchandise soumise à ces conditions."

8. Les compagnies américaines "ne se montrent pas prodigues de wagons pour le transport du foin".

Je présume que c'est exact; et cependant, les compagnies canadiennes proposent maintenant une augmentation de tarif, suggérée par les compagnies américaines, et dont ces dernières recevraient les deux tiers.

Il est inutile de faire d'autres commentaires, et il suffira de mentionner une pièce faisant foi que pour l'année expirée le 30 septembre 191, et faisant abstraction du Q.M. et S., les compagnies engagées dans le trafic en question ont reçu 60 pour 100 de leur matériel de leurs raccordements des Etats-Unis.

9. "Enfin, et ce qui n'est pas moins important, il s'ensuit que les compagnies sont astreintes à un maximum d'efforts, leur causant beaucoup d'ennuis et amenant du dérangement dans leurs affaires régulières."

Ainsi que le déclare le chef du trafic, "c'est ce maximum d'efforts qui constitue le nouveau facteur pour l'établissement des tarifs. Bien que cela soit particulièrement évident pour le mouvement des grains de l'Ouest, je ne crois pas que la chose apparaisse dans les tarifs. Mais, qu'il y ait ou non des inconvénients, le trafic n'en est pas moins l'objet d'une forte concurrence; et bien que j'aie déjà eu une certaine expérience dans cette catégorie particulière du trafic, je ne l'ai jamais considéré autrement que régulier."

Il n'y a aucun doute que tous ces points, bien que la plupart ne soient pas particuliers au trafic du foin, sont des facteurs qui doivent être pris en considération pour établir des trafics de denrées. Mais M. Hayes les mentionne comme justifiant l'augmentation des tarifs, bien qu'on doive naturellement convenir que tout cela était bien connu de tous ceux qui ont établi les présents tarifs, chacune des caractéristiques en question ayant été incidente au trafic depuis plusieurs année sdéjà.

Je crois qu'il ne saurait y avoir le moindre doute au sujet de ce qu'en pouvaient savoir les prédécesseurs de M. Hayes, car il s'exporta beaucoup de foin aux Etats-Unis quand on était à mettre la dernière main aux taux actuels. En 1895, cette exportation s'élevait à 137,514 tonnes, et en 1896 à 182,719 tonnes, c'est-à-dire autant que maintenant.

M. Hayes dit encore qu'il y a lieu de croire que ceux qui ont établi ces taux ne pouvaient pas prévoir l'augmentation considérable qui allait s'ensuivre dans les frais d'exploitation des chemins de fer.

Il ne saurait y avoir aucun doute qu'il y a eu une augmentation considérable, et peut-être imprévue, dans les frais d'exploitation des chemins de fer; mais, d'un autre côté, il est également vrai qu'il s'est produit de grandes économies: les rampes ont été réduites, les courbes aplanies, les voies améliorées, et on a posé des rails plus lourds, construit des machines plus puissantes et des wagons d'une bien plus grande capacité.

"Le wagon-type actuel de 36 pieds n'est apparu au Canada que depuis 1902. Bien que le minimum international soit de 20,000 livres, M. Hayes indique 13 tonnes comme poids moyen, et ajoute qu'il avait même vu des poids jusque de 29,000 livres. D'après le tarif local de 1908, les wagons alors en service n'au-

raient pas pu recevoir de pareilles charges de foin, tel qu'ordinairement pressé; même ce tarif pour Boston comportait un minimum de 18,000 livres pour des wagons de moins de 30 pieds de longueur. En outre, le système de compensation *per diem* pour wagons sur les lignes étrangères ne fut adopté qu'en 1902; d'après les méthodes précédemment en usage, il arrivait souvent qu'on ne faisait pas rapport des diversions, au détriment de la compagnie qui y avait droit. (Rapport du Chef du Trafic.)

Le volume du trafic général est augmenté presque parallèlement avec le coût de la construction et des frais d'exploitation; et, en ce qui concerne le trafic en question, nous ferons remarquer que les taux pour le foin ont été augmentés deux fois depuis 1898. Cette année-là, le tarif de Boston, local et exportation, était généralement 3 cents par 100 livres plus bas que maintenant; et le tarif de New-York, y compris les frais d'allège, 1 cent par 100 livres plus bas. En 1899, il y eut une hausse provisoire, et en 1900 il y eut une autre hausse, dont les conséquences ont été d'amener le tarif à sa base actuelle.

QUESTION DE VALEUR.

La question de valeur comme facteur dans les taux a été discutée lors de l'interrogatoire de M. Scott, exportateur de foin de Montréal, par M. Height, avocat du Grand-Tronc, ce dernier essayant de démontrer qu'avec les prix actuels, disons $8 à $15 la tonne à Saint-Hyacinthe, les taux proposés n'étaient pas déraisonnables. La réponse de M. Scott fut qu'avec les prix de cette année ses profits seraient assez satisfaisants; mais que, dans les conditions ordinaires, avec le foin allant de $6.50 à $7.50 la tonne, le nouveau tarif le forcerait à abandonner son commerce. Les Livres bleus du gouvernement démontrent que durant les années 1900 à 1910 inclusivement, le prix du foin exporté aux Etats-Unis a été en moyenne de $7.67 la tonne; en 1906, $6.55; en 1899, lors de la hausse de taux dont il vient d'être parlé, le taux tomba de $7.57 à $5.10 par tonne.

CONCLUSION.

Tout bien considéré, il me semble que les taux actuels, qui sont en vigueur depuis près de vingt ans, sont assez rémunérateurs pour les compagnies de chemins de fer. Je crois qu'ils constituent le maximum qu'on puisse imposer au trafic; et mon opinion, partagée par le chef du trafic de la Commission, est que la dite compagnie n'a pas réussi à justifier les augmentations en question. C'est pourquoi mon jugement est qu'un décret soit rendu révoquant tous les tarifs qui comprennent des hausses de taux pour le foin des provinces d'Ontario et de Québec, à destination des Etats-Unis.

M. le commissaire McLean et M. Soctt, adjoint du commissaire en chef, partagent la même opinion.

Galt Horse Show Association vs *G.T.R. Co. (Dossier 18573.)*

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef.

Jugement du commissaire en chef Mabee, du 3 janvier 1912.

La *Galt Horse Show Association* soumet à l'avis de la Commission la question suivante: En circularisant les billets de chemins de fer, les agents stipulent les conditions faites à la *Galt Horse Show Association* qui s'est tenue en juin 1911, la Compagnie du Grand-Tronc a notifié par erreur à ses agents de demander 50 cents pour les coupons d'entrée au lieu de 25 cents, que les visiteurs étaient tenus d'acheter pour bénéficier de la réduction de prix. A qui sont allés les 25 cents que la compagnie a perçus de ceux qui ont acheté ces coupons.

L'Association prétend qu'elle a droit aux 25 cents supplémentaires payés par chaque visiteur. La compagnie explique comment l'erreur s'est produite, qui fut en

revisant la formule de la page du titre de la circulaire envoyée. Le commis qui revisa la circulaire avait devant lui, pour lui servir de modèle, une circulaire du *Montreal Horse Show*. Les changements nécessaires furent faits pour adaptation aux nouvelles conditions à Galt, mais le changement du prix d'admission ne fut pas remarqué, l'Association de Montréal ayant demandé 50 cents au lieu de 25 cents. Cette circulaire stipulait que ces 50 cents étaient pour admission au *Horse Show*. Il était parfaitement entendu que cela n'entrait pas dans le prix de transport de la compagnie de chemin de fer. Chaque voyageur achetant un billet avec un de ces coupons pensait bien payer ces 50 cents pour entrée à la porte. Je suppose qu'un grand nombre ont dû apprendre dans la suite que le prix d'admission était 25 cents, ce qui a mécontenté les officiers de l'association. La compagnie de chemin de fer ne réclame pas cet argent. Naturellement, elle n'y a aucun droit. On ne peut pas non plus comprendre comment la *Galt Show Association* pourrait y avoir droit. Le prix d'admission était 25 cents, non pas 50 cents. Cet argent appartient à ceux qui l'ont payé par erreur, et ni la compagnie de chemin de fer ni l'association n'ont le moindre droit, ni légal ni moral, aux sommes diverses ainsi versées.

S'il peut y avoir moyen de savoir quelles sont les personnes qui ont versé cet argent, les compagnies de chemin de fer devraient le leur rembourser. Dans tous les cas, la Commission ne saurait faire autrement que de partager l'avis qui vient d'être exprimé.

Jugement de M. le commissaire McLeau, du 4 décembre 1911.

Le chemin de fer a perçu une somme supplémentaire à laquelle elle n'avait pas droit, non plus que le *Horse Show*. Je ne vois pas que nous puissions être en mesure de dire que le remboursement devrait en être fait aux autorités du *Horse Show*, bien qu'elles soient prêtes à l'accepter aux conditions posées par M. Davis.

Pétition de la Dominion Sugar Co., Limited, pour rajustement des taux sur le sucre, en chargements de pleins wagons, de Wallaceburg, Ont., à Winnipeg, et autres endroits du Manitoba, et pour ordonnance enjoignant aux compagnies Père-Marquette, Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Co., C.P.R., G.T.R., M.C.R., G.T.P. et C.N.R. d'agir suivant qu'en décidera la Commission. (Dossier 18567.)

Jugement de M. le commissaire McLean, du 1er février 1912.

La pétition se présente en deux phases distinctes: (1) le taux raffinage en transit à Wallaceburg, et (2) le taux Wallaceburg à Winnipeg.

On n'a pas insisté à l'enquête sur le privilège raffinage en transit. Ce privilège était cependant compris dans la pétition originale, et on y a subséquemment référé dans une lettre du 23 janvier 1912, dans laquelle M. D. A. Gordon, gérant général de la *Dominion Sugar Co.*, appuie sur l'importance pour sa compagnie du taux raffinage en transit. La Commission n'a aucun pouvoir pour autoriser l'installation d'un semblable taux, ou quelque chose d'analogue. C'est là un sujet laissé entièrement à la discrétion du chemin de fer. La seule manière en laquelle la Commission peut exercer sa juridiction, c'est lorsque l'on pourrait faire valoir que le privilège raffinage en transit peut causer des préjudices à un autre endroit.

La considération de l'opposition au taux actuel exige que l'on ne perde pas de vue la situation géographique de Wallaceburg, car on allègue que pour le taux actuel il n'est pas tenu suffisamment compte de cette situation. Wallaceburg est situé à 542 milles à l'ouest de Montréal. Actuellement, le tarif sur le sucre raffiné de Montréal à Winnipeg sur les lignes du Pacifique-Canadien est le même qu'entre Wallaceburg et innipeg, c'est-à-dire 71 cents par 100 livres en chers pleins. En prenant la voie la plus courte, il semble qu'il y ait de Montréal à Winnipeg 1,420 milles, et de Wallaceburg à Winnipeg 1,429 milles. En passant par les Etats-Unis, la distance par

voie de Sarnia, Manitowoc et Duluth jusqu'à Winnipeg, est de 1,208 milles, et se répartit comme suit:—

Père-Marquette à Manitowoc	319
Soo-Line à Duluth	331
Duluth, Missabe Northern et Canadian à Winnipeg	378

Pour les expéditions à destination du Nord-Ouest les lignes canadiennes couvrent le territoire de Montréal jusqu'aux rivières Détroit et Saint-Clair. Au cours de l'enquête, on a rappelé qu'il y a une exception au sujet des taux sur le sel dans la zone en question. C'est la seule exception dont il ait été parlé à l'enquête, et il n'y en a pas eu d'autres après que les tarifs eurent été vérifiés. C'est par conséquent la pratique établie de donner, pour le territoire s'étendant à plus de 500 milles à l'ouest de Montréal, un taux général pour les points du Nord-Ouest Canadien.

Ainsi qu'il a été dit, Wallaburg est à 542 milles à l'ouest de Montréal. En outre, par ses raccordements à travers les Etats-Unis, cet endroit est à 392 milles plus près de Winnipeg que Montréal. En ce qui concerne l'affirmation que Wallaceburg possède certains avantages géographiques, il est évident que sa proximité des lacs et ses raccordements à travers les Etats-Unis lui confèrent certains avantages de cette sorte. Sans aller plus loin à ce sujet, on doit reconnaître qu'en ce qui concerne les transports par eau et la concurrence qui en découle, Montréal possède aussi certains avantages géographiques. Cependant, comme les avantages de Montréal n'ont pas été envisagés à l'enquête, il est inutile d'évaluer ici la valeur comparative des avantages de voie d'eau présentés par les deux points.

En ce qui concerne les avantages présentés par la voie de terre, la Commission doit prendre en considération non seulement la longueur en milles du parcours par les Etats-Unis, mais aussi la route réelle qu'il faut parcourir au Canada. La Commission doit considérer les conditions de voies de terre existant actuellement au Canada, et par conséquent il semble que Wallaceburg, tout en étant à plus de 500 milles à l'ouest de Montréal, est situé en réalité à 9 milles plus loin de Winnipeg par la route canadienne que Montréal. Pour toutes fins pratiques, on peut au point de vue des chemins de fer canadiens les considérer comme étant à égale distance de Winnipeg.

Le nombre de milles étant substantiellement le même à partir des deux points est de 1 cent, alors que le taux Wallaceburg-Winnipeg est .998 cent.

Le nombre de milles étant substantiellement le même à partir des deux points jusqu'à Winnipeg, il en résulte que le taux de la tonne par mille Montréal-Winnipeg est de 1 cent alors que le taux Wallaceburg-Winnipeg est ·998 cent.

Le point principal de la pétition en ce qui concerne les taux à partir de Wallaceburg c'est que, durant une partie de 1909 et de 1910, il existait, par voie du Père-Marquette et du Michigan-Central, un taux de 60 cents à Winnipeg, alors que dans le même temps le taux de 71 cents s'appliquait aux lignes canadiennes allant à Winnipeg. En considérant Winnipeg comme point représentatif, la situation était la suivante:—

Sur le chemin de fer Père-Marquette, le tarif C.R.C. n° 1106, entré en vigueur le 1er décembre 1909, contenait un taux-accommodation de 20 cents par 100 livres, Wallaceburg, Ont., à Duluth, Minn., qui avait pour effet, concurremment avec le tarif courant de cinquième classe de 40 cents par 100 livres plus loin que Duluth, d'établir un taux direct Wallaceburg-Winnipeg de 60 cents par 100 livres. Le 20 décembre 1909, ce tarif fut modifié par le supplément n° 9, C.R.C. n° 40. En vertu de ce supplément, un tarif direct Winnipeg de 60 cents fut rendu public. Ce tarif fut retiré par le supplément n° 14 au tarif C.R.C. n° 940, entré en vigueur le 20 avril 1910, et qui eut pour effet de faire retirer tous les tarifs établis sur une base inférieure à la cinquième classe régulière.

En ce qui concernait le chemin de fer Michigan-Central, le tarif n° 9 au tarif C.R.C. n° 1220 fut rendu effectif le 15 février 1910. Ce tarif établissait, concurrem-

ment avec le chemin de fer *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie,* les mêmes tarifs directs que ceux alors en vigueur par voie du Père-Marquette, la route passant par Duluth ou par *Minnesata Transfer and Duluth.* Ces taux furent retirés par le tarif du Michigan-Central, C.R.C., n° 1599, entré en vigueur le 20 juin 1910.

On demande maintenant à la Commission de rendre une ordonnance enjoignant d'établir un taux de 60 cents. Bien que la pétition eût une portée plus large, l'avocat des pétitionnaires a admis que la demande était restreinte au Père-Marquette et au Michigan-Central. Car il fut reconnu comme principe établi qu'alors qu'un semblable tarif avait été établi, il était laissé à la discrétion des lignes canadiennes concurrentes d'adopter ou non ce même tarif, soit pour des raisons de parcours moins étendu ou pour d'autres causes. On remarquera que, le 1er février 1910, la *British Columbia Sugar Refining Co.* se plaignit à la Commission que le taux de 60 cents empêchait d'en arriver à un ajustement des taux existants, et qu'il fallait en conséquence l'appliquer au mouvement du trafic allant à l'est à partir de Vancouver. En considérant ce point de vue, voici ce que disait un mémorandum de la Commission, en date du 23 février 1910:—

> "Il est entièrement à la discrétion du Pacifique-Canadien de coopérer au mouvement du sucre de Vancouver à Winnipeg, et autres points mentionnés dans la pétition, en adoptant les taux introduits par le chemin de fer Père-Marquette de Wallaceburg aux mêmes points, et les parties en devraient être ainsi avisées."

Ce principe ne dégage pas le chemin de fer ayant le tarif le plus élevé d'une attaque pour cause de taux déraisonnables; mais le fait qu'il ne réduit pas ses taux pour faire face à ceux de son concurrent n'est pas une preuve essentielle que les taux qu'il demande sont déraisonnables.

Il a été allégué par l'avocat des pétitionnaires que le fait que le Père-Marquette et le Michigan-Central avaient maintenu des taux de 60 cents durant quelque temps, était une preuve que ces taux étaient raisonnables, et qu'il leur appartenait de justifier le taux de 60 cents qui avait existé antérieurement à la réduction en question et qui est maintenant en vigueur comme suite du retrait de ce taux. C'est là, en général, une règle acceptée en matière de réglementation de taux, bien qu'on doive en même temps reconnaître qu'il est des circonstances spéciales qui doivent être considérées. Par exemple, si un tarif peu élevé et continuant durant un certain temps était causé par une concurrence par eau tout spécialement effective, il ne s'ensuivrait pas nécessairement que, cette concurrence disparaissant, l'imposition d'un taux voie de terre sur une base plus élevée signifierait que le chemin de fer aurait à assumer le poids du blâme. Mais, quelle que soit la situation générale en ce qui concerne les taux sur le mouvement des marchandises dans les limites du Canada, il faut reconnaître que la situation est différente ici. Les chemins de fer participant à ce taux ont été mentionnés plus haut. Le taux de 60 cents a été établi en ajoutant au taux de 5e classe de 40 cents s'appliquant à partir de Duluth, aussi bien que de Fort-William, à des points situés plus loin, un taux accommodation de 20 cents. Il paraîtrait que, dans le premier cas, le Père-Marquette n'a pas établi un taux direct inclusif, mais que le taux a été plutôt établi comme taux direct de combinaison. Il est représenté que le Père-Marquette a essayé de faire accepter par ses raccordements plus loin que Duluth une diminution de leur proportion de taux direct, mais qu'ils refusèrent cela et qu'ils ont reçu le taux de 40 cents qui est actuellement reçu. Le taux de 40 cents, à partir de Duluth, n'est l'objet d'aucune récrimination. S'il en était ainsi, je ne vois pas comment la Commission pourrait avoir juridiction pour s'occuper d'un taux à partir d'un point situé aux Etats-Unis à un autre point situé au Canada. L'essence de la réclamation est une demande pour que le taux de Duluth 31 cents actuellement en vigueur soit remplacé par le taux de 20 cents à Duluth. La Commission n'a ici aucune juridiction. Dans la cause *Davy vs* la *N. St. C. & T. Ry. Co.* et la *M. C. R.* la Commission a été saisie d'une pétition à peu près analogue au sujet de la question des taux

sur la pulpe de bois de Thorild à Suspension-Bridge, N.-Y. La Commission a révoqué un taux de 3 cents qui avait été établi et a ordonné de rétablir le taux de 2 cents qui avait jusqu'alors existé. La Commission ayant dans la suite reconsidéré toute l'affaire, en vint à la conclusion que comme il s'agissait d'un taux international, cela relevait de sa juridiction, dans la mesure où il pouvait s'agir de transport dans les limites du territoire canadien.

On a prétendu que le taux de 3 cents avait été retiré à cause de la pression exercée sur les chemins de fer canadiens. Mais cela n'a pas été établi. Le chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, qui a participé au taux, consent à le rétablir. Les chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central ne se sont pas encore exprimés à ce sujet. Mais la question principale en jeu est celle de juridiction, et c'est ce que la Commission ne possède pas.

Dans l'exposé de l'avocat de la compagnie pétitionnaire, la question des taux sur le sucre fut introduite dans la discussion, et comme cette phase ancillaire de la question, bien qu'elle n'eut pas été présentée dans la pétition originale, était considérée comme ayant de l'importance pour la Commission, une analyse de la situation s'impose. Le sucre brut employé à Wallaceburg est obtenu, en ce qui concerne les importations, de Belgique, d'Autriche et des Antilles anglaises. Environ 20 pour 100 du sucre brut des Antilles proviennent de la betterave cultivée sur les lieux. L'avocat de la compagnie pétitionnaire a exposé que 80 pour 100 du sucre brut employé dans les sucres raffinés qui sont envoyés dans l'Ouest nous viennent par la côte de l'Atlantique, et que tout cela arrive à Montréal par eau. Dans le même temps les chemins de fer déclaraient que de 52 à 62 pour 100 du sucre brut étaient amenés à Montréal par terre. Dans quelle mesure le transport par eau est-il utilisable pour amener le sucre brut à Wallaceburg? Cela n'a pas été développé à l'enquête. Dans une lettre soumise par le président de la *Canadian Freight Association,* et portant la date du 23 janvier 1912, les compagnies de chemins de fer prétendent que durant la saison de navigation le sucre brut est transporté de Montréal à Wallaceburg entièrement par eau. Il n'est pas nécessaire d'appuyer spécialement là-dessus, parce que la chose n'est pas présentée de façon à permettre d'estimer l'importance de la voie d'eau comme facteur dans le mouvement de Wallaceburg.

On a prétendu que Wallaceburg n'est pas avantagé comme il devrait l'être pour le sucre brut comparativement à Montréal. Le sucre brut peut être importé d'Halifax et de Saint-Jean par chemin de fer, en passant par Montréal. Il y a aussi la question du transport par eau par voie de Montréal. L'importation peut aussi se faire par voie de New-York, Boston, Portland et Philadelphie. Pour des fins de comparaison, prenons Halifax et New-York. En ce qui concerne New-York, on a parlé des taux réels. Pour en arriver aux chiffres nets il faut considérer la question des allèges. Voici quels sont les tarifs à partir de New-York:—

De New-York à—	Non compris frais d'allège 3 cts s.100 liv	Y compris frais d'allège 3cts s.100 liv
Wallaceburg, Ont—		
N.D.—G. E. Supp. 88 C.R.C. 10	......	15
Montréal, Qué.—		
N.D.—G. E. Supp. 88, C.R.C. 10	11	14
N.Y.C.A.—19885, C.R.C. 1944 (*xia* Huntingdon et ch. de fer G.-T.)	12*	15
West Shore R.R.—A-6933, C.R.C. 1944 (*xia* Huntingdon et ch. de fer G.-T.)	12†	15

*Le tarif indique que le taux s'applique au sucre livraison en gare, quai du N.Y.C. & H.R. 60e rue.
†Le tarif indique que le taux s'applique au sucre livraison en gare, quai du West-Shore à Weehawken, N.-J.

Un relevé sommaire pour New-York et Halifax donne ce qui suit :

Taux.	—	Milles.	Taux par tonne par mille.
11	New-York—Montréal	385	·0057
12	New-York—Wallaceburg	649	·0037
11	Halifax—Montréal	837	·0026
14	Halifax—Wallaceburg	1,370	·0020

L'avocat de la compagnie pétitionnaire ayant déclaré qu'en "réalité les sucres bruts qui sont employés à Wallaceburg viennent par voie de New-York", il s'ensuit que ce sont les positions respectives Montréal et Wallaceburg à New-York au sujet du sucre brut qu'il a en vue quand il se plaint d'une disparité de taux.

En développant sa position, l'avocat de la compagnie a dit en substance qu'il désirait établir en moyenne le total des taux du sucre brut importé et du sucre raffiné sortant de fabrique. Il a prétendu qu'il était injuste de protéger le sucre raffiné à moins que le sucre brut ne fût aussi protégé. En considérant ce qu'il dit aussi de la situation qu'on prétend exister au sujet du transport par eau du sucre brut à Montréal, il paraîtrait qu'il faut en conclure qu'à part la question de taux raisonnables les chemins de fer sont tenus, par des réductions de taux, de mettre les fabricants établis en différentes parties du pays sur le même pied en ce qui concerne le coût de production. Mais la Commission a déjà jugé que cette question était intenable.

Canadian Portland Cement Co v. Grand-Tronc et Bay of Quinte Ry. Co., 9 Can. Ry. Cas. 221.

Bien que cette phase de la réclamation ait trait à la soi-disant injustice d'une protection existant sur le sucre raffiné sans la même protection pour le sucre brut, l'analyse démontre qu'il y a une différence fondamentale entre les situations. Qu'il y ait ou non injustice en ce qui concerne les distances pour les points situés entre Montréal et les rivières Détroit et Saint-Clair, il paraîtrait que le taux du sucre raffiné à partir de Montréal et Wallaceburg est substantiellement le même pour les mêmes distances. En ce qui concerne le sucre brut, la situation est que, pour un transport dépassant 264 milles, Wallaceburg a 1 cent de plus que New-York-Montréal. Il est donc évident que le taux du sucre raffiné ne donne aucune mesure du taux du sucre brut quand la disparité de distance est si considérable.

M. Scott, adjoint du commissaire en chef, et M. le commissaire Mills, ont partagé le même avis.

Pétition de la *Canadian Fraternal Association,* en vertu des articles 26, 30 et 318, pour une ordonnance interdisant au Grand-Tronc, au Grand-Tronc-Pacifique, au Pacifique-Canadien, au Canadian-Northern et au Michigan-Central de percevoir 25 cents de chaque délégué assistant aux conventions ou réunions des dites sociétés, pour visa de chaque certificat délivré à chacun de ces délégués, démontrant qu'il a acheté un billet d'aller de l'endroit où il réside jusqu'au lieu de réunion; et (2) donnant instructions à chacun des dits chemins de fer de n'exiger que le prix d'un billet d'aller de chaque délégué assistant aux conventions ou réunions, en paiement de l'aller et du retour, pourvu qu'il y ait au moins cent délégués présents.

Jugement oral du commissaire en chef Mabee, délivré à la fin de l'enquête, le 9 février 1912.

La demande de la pétitionnaire se présente sous deux aspects. En premier lieu, la pétitionnaire prétend que les 25 cents demandés pour le visa des certificats n'est pas un péage suivant l'interprétation de l'article 9, 7-8 Ed. VII. Cet article a été établi

avec l'idée de couvrir toute demande qu'une compagnie de chemin de fer, ou toute personne agissant au nom ou avec l'autorisation d'une compagnie de chemin de fer, pourrrait faire pour des choses se rapportant au mouvement du trafic. En ayant cela en vue, la chose doit être interpr t e lib ralement.

La taxe de 25 cents est établie, croyons-nous, par la compagnie de chemin de fer, en rapport avec le transport des voyageurs. Il est malheureux que la clause du tarif dont il a été parlé ait été ainsi rédigée. Il n'était pas nécessaire d'employer le mot "droit", et il n' tait pas nécessaire d'indiquer dans cette clause que cette taxe était établie aux fins de défrayer les dépenses. Il n'est pas spécifié que l'intention est d'obtenir un fonds pour payer les dépenses de l'agent spécial, mais pour défrayer les depenses en général. C'est lfl, je crois, l'interprétation qu'il faut attacher à ces paroles. Il n'y a pas plus de nécessité d'intercaler dans ce document les mots "pour défrayer les dépenses" qu'il y en aurait de les intercaler dans aucun tarif de voyageurs ou marchandises ou tout tarif quelconque de voiturier. Chacun sait que des droits sont imposés; que la loi autorise les compagnies de chemin de fer et les voituriers à établir des péages, aux fins, tout d'abord, de défrayer les dépenses; et ensuite, si, comme il arrive quelquefois, il reste quelque chose, cela va à ceux dont l'argent a été mis dans l'entreprise. Il est probable que si le mot "droit" n'avait pas été introduit dans le tarif, il n'y aurait pas eu l'attaque qui a été dirigée contre cela. Nous en sommes venus à la conclusion que cette taxe de 25 cents est un "péage" ou droit établi en rapport avec le transport des voyageurs. C'est là la première chose que nous trouvons.

Secondement, nous trouvons, peut-être non sans une certaine hésitation, et en admettant que la chose est débattable, que cette taxe de 25 cents est couverte par ce tarif, bien que sous la forme regrettable dont j'ai parlé, et que la compagnie de chemin de fer a parfaitement le droit de demander cela.

Je comprends de quel œil quelques-uns de ces délégués doivent considérer le paiement de ces 25 cents. Mais, avant d'intervenir, il faut se rappeler ceci: il est certain que transporter des voyageurs pour 1½ cent par mille n'offre rien d'exagéré. C'est là une concession consentie par les chemins de fer quand il y a beaucoup de voyageurs. Les compagnies de chemins de fer usent ici de la discrétion qui leur semble équitable. La loi ne donne à cette Commission aucune juridiction sur les compagnies de chemins de fer pour les forcer à émettre des taux d'excursion. S'il s'agissait d'une demande pour forcer les compagnies de chemins de fer à transporter des trois cent voyageurs ou plus à moitié prix, nous n'urions aucune juridiction pour forcer les compagnies de chemins de fer à établir ces sortes de tarifs, dans tous les cas sans preuve que cela pourrait être rémunérateur pour les intéressés.

En réalité, il s'agit ici d'une demande pour forcer les compagnies de chemins de fer à retrancher 25 cents du tarif qu'elles ont soumis. Le tarif comprend un seul prix, plus 25 cents; et, en réalité, la demande est que les compagnies de chemins de fer soient forcées de transporter pour le prix d'un seul billet d'aller.

Nous avons eu des demandes de diverses sources, une en particulier de Montréal il y a un an ou deux, pour forcer les compagnies de chemins de fer à émettre des billets d'excursion pour un carnaval d'hiver, ou un palais de glace quelconque qu'on était à édifier. Nous avons aussi reçu une semblable demande de Sherbrooke, en rapport avec une association de raqueteurs. Les compagnies de chemins de fer en vinrent à la conclusion qu'il ne serait guère dans l'intérêt du pays d'émettre des billets pour de semblables circonstances. C'était par là même annoncer que nous habitions un pays de neige, où les gens prenaient plaisir à se bâtir des palais de glace, et les compagnies furent d'avis qu'une semblable publicité ne favoriserait guère l'immigration. Elles refusèrent d'émettre des billets d'excursion pour des démonstrations de ce genre. On nous demanda d'intervenir, et nous répondîmes que nous n'avions aucune juridiction en la matière.

Une compagnie émet des billets pour 300 excursionnistes ou plus, et on nous demande de déclarer que c'est là un chiffre trop considérable, et qu'il suffirait de 250 ou 200. La réponse est que la loi ne nous donne ici aucune autorité. Les compagnies de chemins de fer ont le droit, si elles le veulent, d'appliquer le billet régulier de retour à tout nombre de personnes voyageant du même endroit au même endroit, ou, comme le font ces gens, à ces réunions, à moins qu'il ne soit établi que la pratique produit des recettes déraisonnables.

La demande doit s'appliquer, croyons-nous, à deux choses: d'abord, à la taxe de 25 cents, et ensuite au fait allégué que le chiffre de 300 était trop considérable.

Je crois que les compagnies de chemins de fer seraient bien inspirées de reviser les termes regrettables de cette clause, et de nous indiquer plus clairement quelle était leur intention quand le tarif a été soumis.

Jugement de M. le commissaire McLean.

En ce qui concerne le tarif, j'ai déjà indiqué quelles étaient mes vues sur ce sujet. Je diffère quelque peu d'avis avec le commissaire en chef. Je ne vois pas que le tarif, tel qu'il est rédigé, puisse être assimilé à un prix de transport, tel que défini dans l'article 9 du chap. 61, Edouard VII, 1908. Je crois qu'il est permis de supposer que quand l'association a jugé bon, agissant au nom de la compagnie, d'intercaler en petites capitales les mots " défrayer les dépenses " en rapport avec la question de validation, elle indiquait par là même que c'était là une dépense spéciale de validation. Je ne vois pas que cela puisse concorder avec ce qu'on a voulu entendre par " prix de transport ".

Pétition du Board of Trade de la ville de Régina, Sask., en vertu des articles 314 et 339 de la Loi des Chemins de fer, pour ordonnance abaissant le tarif sur classes 1 à 10 inclusivement, sur marchandises envoyées de l'est du Canada à Régina. Il est allégué dans la pétition que les taux du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern sont excessifs sur toutes marchandises comprises dans les classes 1 à 10 inclusivement, et ne sont pas proportionnés aux taux sur les mêmes classes de marchandises à certains autres points concurrents.

NOTE.—La Commission considérera la nécessité d'émettre une autre ordonnance à ce sujet, conformément au paragraphe 5 de l'article 56 de la Loi des Chemins de fer.

Jugement oral du commissaire en chef Mabee, délivré à la fin de l'enquête, le 13 février 1912.

Je suppose qu'en tout cela les détails techniques et les subtilités légales ne manquent pas, mais selon moi la situation est parfaitement nette. La Chambre de Commerce de Régina a déposé une plainte contre ces chemins de fer, alléguant qu'ils n'agissent pas à son égard avec équité. Les chemins de fer invoquent les arrangements intervenus comme justification ou justification partielle, ou comme circonstances et conditions qui doivent être considérées.

L'adjoint du commissaire en chef considère que les circonstances et conditions qui peuvent justifier l'établissement de différents taux à différents points doivent être des circonstances ou conditions de trafic, et non pas des circonstances et conditions pouvant être artificiellement créées par contrat.

Laissons de côté pour le moment ce qui a trait aux conditions de trafic, et considérons le jugement comme ne traitant que de circonstances et conditions artificiellement créées par contrat. Tout ce qu'il dit c'est que les circonstances et conditions qui peuvent être artificiellement créées par contrat peuvent ne pas justifier différents taux à différents points. En d'autres termes, parce que ces contrats ont été produits, il ne s'ensuit pas que la Commission doit être régie par eux, et que la Commission n'était pas libre de laisser ces contrats tels qu'ils étaient. Mais la Commission n'a pas été forcée de considérer la situation parce que ces contrats existaient. C'est là ce

qui a été maintenu, ce qui équivaut à dire que, nonobstant l'existence de ces contrats, la Commission est toujours libre de décider qu'il y a eu des distinctions injustifiables, et en réalité le jugement a été qu'il avait été démontré que ces tarifs entre Port-Arthur et Fort-William aux points nommés donnaient une préférence à Winnipeg. En d'autres termes, nonobstant tous les faits qui ont été invoqués, et nonobstant l'existence de ces contrats, il a été établi qu'il y avait eu des distinctions injustifiables.

L'affaire va ensuite devant la Cour Suprême avec l'exposé que la Commission avait trouvé qu'il y avait eu des distinctions injustifiables, suivant que susdit. La question alors soumise à la considération de la cour est de savoir si les circonstances et conditions, dont il vient d'être parlé, étaient telles qu'elles aient pu justifier l'existence de tarifs moins élevés. En d'autres termes, par suite de l'existence de ces contrats, la Commission était-elle forcée de s'y tenir et de décider qu'il n'y avait pas eu de distinctions injustifiables. Je ne vois pas qu'il faille ajouter le mot " nécessairement ". Le mot " justifier " est suffisant, et il ne sert à rien de le faire précéder de " nécessairement ". En d'autres termes, y avait-il justification pour les faits relevés par la Commission, c'est-à-dire y avait-il des distinctions injustifiables?

Alors la cour se range à l'avis que ces contrats ou ces faits constituaient des circonstances ou conditions qu'il fallait considérer.

Eh bien, tout ce que je puis dire, c'est qu'elles ont été pleinement considérées. Ces contrats ont tous été discutés, ainsi que la législation dont ils ont été l'objet. Et c'étaient là des faits et des circonstances qui ont été pleinement considérés.

Cela étant, je ne vois pas que la Commission ait autre chose à prendre en considération à ce sujet.

La seconde partie de cette discussion aujourd'hui consiste à savoir s'il est nécessaire que la Commission rende une nouvelle ordonnance. Selon moi, cela n'est pas nécessaire, et peut-être le fait qu'aucun des avocats ne se déclare satisfait suffit-il à démontrer que l'affaire reste toujours à peu près dans le même état.

En entendant cet appel, c'est-à-dire l'appel sur la question de juridiction, ou sur une question de loi, la cour peut tirer toutes les conclusions pouvant s'adapter aux faits expressément relevés, et qui sont nécessaires pour déterminer les questions de juridiction et de loi, suivant qu'il y aura lieu, et elle certifiera son opinion à la Commission, et la Commission rendra une ordonnance conformément à cette opinion. Eh bien, en supposant que la cour Suprême eût considéré dans le cas présent que le jugement de la Commission rendait justice à l'une de ces compagnies de chemin de fer, et non pas à l'autre, alors il serait nécessaire que la Commission rende une ordonnance conforme à l'opinion de la cour Suprême. Ou bien, en supposant que la réponse à la question changeait quelques termes de l'ordonnance, ou d'une manière quelconque touchait à l'existence de cette ordonnance, alors il serait nécessaire que la Commission rende une ordonnance conforme à l'opinion de la cour Suprême. Mais l'ordonnance déjà rendue, et en appel, est conforme à l'opinion de la cour Suprême. Il ne me semble donc pas nécessaire, nonobstant ces mots, qu'une autre ordonnance soit rendue.

Aucune ordonnance ne sera rendue en rapport avec l'une ou l'autre de ces pétitions.

La Wylie Milling Co. vs le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Kingston et Pembroke au sujet des taux petite vitesse sur les grains.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, 15 février 1912.

Les faits sont énoncés clairement dans le jugement du sous-commissaire en chef.

La *Wylie Milling Co.* a un moulin à farine à Almonte, Ontario. Elle reçoit le grain par les lacs de Kingston par le chemin de fer Kingston et Pembroke jusqu'au lac Sharbot, et de là par le Pacifique en passant par Smith's-Falls et Carleton jusqu'à Almonte, où le grain est moulu puis envoyé à Montréal.

Le taux de Kingston à Montréal, avec arrêt au moulin à Almonte, a déjà été de 15½ cents par 100 livres. Il fut ensuite abaissé à 13¾ cents par 100 livres, et à l'enquête, M. Beatty, avocat de la compagnie, a suggéré de le fixer à 12¾ cents. Il établissait ce taux ainsi qu'il suit:—

Kingston et Pembroke.. ..	3 cents.	47 milles.	
Pacifique-Canadien	6½ "	171 "	Sharbot-Lake à Montréal.
Arrêt au moulin..	3 "		
Transport à Almonte.. ...	1¼ "		
	12¾ "		

On remarquera qu'en établissant ce taux l'avocat des compagnies de chemins de fer considère le Kingston et Pembroke et le Pacifique-Canadien comme deux chemins distincts. Il a été admis par l'avocat des compagnies que le Pacifique-Canadien détenait 51 pour 100 du stock du Kingston et Pembroke. L'avocat des compagnies a exposé que comme les deux compagnies étaient des corporations séparées, chacune ayant ses propres chefs de service, elles doivent être considérées séparément, et que chacune a le droit d'établir ses propres taux.

Dans un mémorandum préparé par M, le commissaire Mills, en date du 19 octobre 1911 il considère ainsi qu'il suit la question du contrôle du Kingston et Pembroke par le Pacifique-Canadien:—

"Etant donné les faits exposés dans cette réclamation, la réponse par écrit soumise par le Pacifique-Canadien, et la preuve communiquée à l'enquête, il est évident que le Pacifique-Canadien, comme détenteur de 51 pour 100 du stock du Kingston et Pembrooke, a *ipso facto* le contrôle de ce dernier chemin de fer. Il *a* l'essence et tous les avantages d'un contrôle formellement complet; et le fait que les conséquences du dit contrôle ne sont pas spécifiquement exposées dans un bail ou autre document n'est qu'un simple incident, et n'annule pas le contrôle ni n'exclue les avantages et les obligations qui en résultent.

"A en juger par le caractère et le trafic du Kingston et Pembrooke, je crois que nous pouvons supposer que l'achat par le Pacifique-Canadien d'une majorité d'intérêt dans le stock du dit Kingston et Pembrooke a été fait, non pas avec l'objet d'en faire un placement directement rémunérateur, mais afin d'obtenir certains avantages qu'on s'attendait devoir résulter du contrôle et de l'exploitation du dit chemin de fer Kingston et Pembrooke; et la compagnie qui s'est assurée et jouit de ces avantages, considérables ou non, résultant du contrôle, doit, d'après la pratique ordinaire, remplir les obligations attachées à ce contrôle.

"Par conséquent, selon moi, nous en arrivons forcément à la conclusion que le chemin de fer Kingston et Pembroke doit être considéré comme partie et traité comme partie du réseau du Pacifique-Canadien; et que la réclamation dans le cas actuel doit être jugée conformément à cette conclusion."

Je partage l'avis auquel en est arrivé M. le commissaire Mills dans son mémorandum du 19 octobre dernier, qu'en ayant en vue les taux petite vitesse le chemin de fer Kingston et Pembroke doit être considéré comme partie du Pacifique-Canadien.

Cette conclusion reçoit encore plus de force d'une décision de la *Interstate Commerce Commission* dans Carl Richenberg *vs Southern Pacific Co. et al.,* 14 I.C., C.R.. 250. Les principaux points de cette décision se résument comme suit:—

1. "Les chemins de fer et les lignes maritimes formant le réseau du *Southern Pacific* ne forment qu'une seule association comme contrôle et exploitation, appartiennent au *Southern Pacific,* et ont le même personnel et les mêmes intérêts; et

comme la compagnie terminale a été organisée pour donner des facilités terminales au *Southern Pacific* à Galveston, et que les expéditions directes sur les lignes du réseau passent et repassent sur les docks de la compagnie terminale, cette dernière constitue un anneau nécessaire dans la chaîne du commerce entre Etats et relève de la loi.

" 2. Cela ne fait aucune différence qu'une compagnie de chemin de fer correspondante possède ou non la compagnie terminale, si les fonds des deux compagnies sont placés dans la même corporation.

" 3. En concluant que la compagnie terminale était partie intégrale du réseau faisant en son entier le transport du commerce, la Commission a décidé qu'en jugeant autrement ce serait en réalité permettre aux voituriers en général, grâce à l'organisation de corporations séparées, de soustraire tous leurs points terminaux et leurs facilités terminales au contrôle de la Commission.

" 4. La Commission a déclaré que ses conclusions ne reposaient pas sur une question de forme, mais qu'elle avait considéré la substance des relations entre les corporation faisant le commerce entre Etats, et qu'elle avait en conséquence constaté que la Compagnie Terminale, qui faisait des affaires de quaiage, était un élément nécessaire pour faciliter les affaires entre Etats dans lesquelles le *Southern Pacific* était engagé ".

La conclusion étant que pour les fins de la présente cause les deux chemins doivent être considérés comme un seul, la fixation du tarif ne présente aucune difficulté.

Dans la réclamation Richardson, la Commission a décidé que 7 cents était un taux raisonnable pour le grain venant des lacs, Kingston à Montréal. Cela comprenait un parcours de 176 milles de Kingston à Montréal. La distance de Montréal à Kingston, par le lac Sharbot, sur le Kingston et Pembroke et Pacifique-Canadien, est de 218 milles. En donnant aux compagnies de chemins de fer le bénéfice de la route la plus longue, cela mettrait le taux de Montréal approximativement à 7½ cents. En ajoutant à cela 1¼ cent pour le transport par Smith's-Falls à Almonte et retour au tarif ordinaire de ½ cent par mille par tonne, et 2 cents pour arrêt ordinaire pour minoterie, cela donne un total de 10¾ cents par 100 livres.

Je conseillerais, par conséquent, qu'une ordonnance soit rendue avec instructions au Pacifique-Canadien et au Kingston et Pembroke de soumettre des tarifs dans l'intervalle de 30 jours établissant le taux de 10¾ cents susmentionné.

M. le commissaire McLean partage le même avis.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, du 27 février 1912.

La réclamation de la *Wylie Milling Co.* au sujet du taux sur le grain venant des lacs, Kingston à Montréal, avec arrêt à Almonte, a été considérée dans mon mémorandum du 15 courant.

Il reste toujours l'autre question soulevée par la *Milling Company,* que le taux à partir des ports des lacs jusqu'à Montréal, avec arrêt à Almonte, est de 1¼ cent plus élevé quand la mouture est faite à Almonte que le taux par voie d'Arnprior, Renfrew, Douglas et Eganville. Le tarif de tous les ports des lacs, par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc jusqu'à Montréal, est de 10 cents par 100 livres, avec taux supplémentaire de 2 cents pour arrêt en transit pour mouture. Les tarifs stipulent qu'aux endroits où il faut avoir recours à une autre voie pour arriver au moulin à farine, un taux supplémentaire, de ½ cent par tonne est demandé. Le transport Smith's-Falls à Almonte constitue le supplément de 1¼ cent dont se plaint la *Milling Co.* Le Pacifique-Canadien a un transport de ce genre à Arnprior, Renfrew, Douglas et Eganville, mais ce chemin de fer ne demande aucun supplément pour ces points-là. La raison en est que ces quatre points étant sur le Grand-Tronc, de Depot-Harbour à Montréal, il lui faut faire face au taux du Grand-Tronc de dix et deux afin d'avoir quelques affaires. Cela, naturellement, est tout à fait justifiable .

Le tarif supplémentaire établi pour Almonte est le tarif ordinaire pour ce service, et la compagnie de chemin de fer est justifiable de l'établir en ce cas-là.

Si le Pacifique-Canadien cessait d'être en concurrence avec le Grand-Tronc à Arnprior, Renfrew, Douglas et Eganville, la *Wylie Co.* ne serait pas en meilleure posture, parce que le tarif par voie d'Almonte ne serait pas changé et parce que les minotiers aux endroits ci-dessus enverraient certainement leur grain et leurs produits agricoles exclusivement par le Grand-Tronc aux taux qu'ils paient actuellement.

La nature raisonnable du taux de 10 cents à partir de la Baie jusqu'à Montréal pour le taux de transport supplémentaire de ½ cent par mille n'a jamais été mis en question dans cette circonstance, et il n'était question que de l'application de ces taux.

Je crois donc par conséquent que nous ne devons tenir aucun compte de cette partie de la réclamation de la *Wylie Co.*

MM. les commissaires Mills et McLean partagent le même avis.

Jugement de M. le commissaire Mills du 19 octobre 1911.

Sans entrer dans le détail des faits et des circonstances (qui seront communiqués plus tard), je puis exprimer brièvement mon opinion du point fondamental en ce cas-ci, c'est-à-dire le rapport entre le Pacifique-Canadien et le Kingston et Pembroke.

En ce qui concerne les faits exposés dans cette réclamation, la réponse par écrit soumise par le Pacifique-Canadien et la preuve découlant de l'enquête, il est évident pour moi que le Pacifique-Canadien, possédant 51 pour 100 du stock du Kingston et Pembroke, a par ce fait même le contrôle de ce dernier chemin de fer. Il a l'essence et tous les avantages d'un contrôle formellement complet; et le fait que les conséquences du dit contrôle ne sont pas spécifiquement exposées dans un bail ou autre document n'est qu'un simple incident, et n'annule pas le contrôle ni n'exclut les avantages et obligations qui en découlent.

A en juger par le caractère et le trafic du chemin de fer Kingston et Pembroke, je crois que nous pouvons présumer que l'achat par le Pacifique-Canadien d'une majorité d'intérêt dans le stock du dit chemin de fer Kingston et Pembroke a été fait, non pas en vue de faire un placement rémunérateur, mais afin d'obtenir des avantages que l'on pensait devoir résulter du contrôle des taux et de l'exploitation du dit chemin de fer Kingston et Pembroke; et la compagnie qui a obtenu les avantages, considérables au non, résultant du contrôle, devrait, suivant la pratique ordinaire, remplir les obligations découlant de ce contrôle.

Par conséquent, suivant moi, nous en arrivons forcément à la conclusion que le chemin de fer Kingston et Pembroke devrait être considéré et traité comme partie du réseau du Pacifique-Canadien; et dans le cas présent, c'est la conclusion à laquelle il faut en arriver pour cette réclamation.

Dès qu'on en sera arrivé à une conclusion sur ce point-là, il y aura lieu de considérer ensuite la question des taux.

Pétition du *Transportation bureau of the Board of Trade* de Montréal pour ordonnance enjoignant la Compagnie du Pacifique-Canadien d'ajuster les taux sur le maïs arrivant à Montréal *via* Détroit et les ports de la baie Georgienne, et sur la farine de maïs envoyée de Montréal à Saint-Jean, N.-B., et autres stations des Provinces Maritimes. (Dossier 17819.)

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement de M. le commissaire McLean, du 6 mars 1912.

Cette pétition consiste en réalité à demander pour le maïs envoyé à Montréal, et de là envoyé sous forme de farine aux divers points des Provinces Maritimes, une combinaison de taux sur le maïs et la farine qui n'excédera pas celle offerte par tout moulin à farine d'Ontario, sur la ligne directe Détroit ou Baie-Georgienne aux mêmes points des Provinces Maritimes.

Ce maïs, qui est envoyé des Etats-Unis, est transporté soit par voie de Détroit à des points d'Ontario comme Windsor, Chatham, Saint-Thomas, Woodstock, Tillson-

burg, Guelph, Toronto, Lindsay et Peterborough; ou bien il peut se rendre à Toronto, Lindsay et Peterborough, en venant de Goderich, Tiffin et Owen-Sound. En prenant Saint-Jean comme point de destination, on verra que la combinaison maïs et farine donne un taux qui varie avec l'endroit où se fait la mouture. Pour le maïs venant de Détroit à Saint-Jean, l'ensemble est comme suit:—

De Windsor..	25 cents.
" Chatham..	28 "
" Guelph..	29 "
" Saint-Thomas, Woodstock et Tillsonburg..	27½ "
" Toronto..	28 "
" Lindsay et Peterborough..	31 "

Pour les envois de maïs par voie de Tiffin, les ensembles sur envois à Saint-Jean sont comme suit:—

De Toronto..	25½ cents.
" Lindsay..	24½ "
" Peterborough..	25 "

Pour le maïs envoyé à Montréal de Owen-Sound, Tiffin ou Goderich, l'ensemble à Saint-Jean est 29 cents, alors que pour le maïs envoyé de Détroit le taux-ensemble de Montréal à Saint-Jean est 31 cents.

D'après le sommaire qui a été donné, on peut voir que la pétition, dans la mesure où elle demande que la combinaison Montréal n'excédera pas celle de tout moulin à farine d'Ontario sur la ligne directe Détroit-Baie-Georgienne, présente des difficultés. Les taux étant différents, la pétition comporte en réalité la demande que Montréal devrait avoir l'avantage de la combinaison Ontario la plus basse.

Une simple comparaison de la combinaison des taux n'est pas suffisante. Bien que le maïs vienne de Tiffin par exemple à Toronto, pour y être converti en farine, et envoyé ensuite à Saint-Jean, et que le maïs soit aussi envoyé de Tiffin à Montréal et envoyé de là comme farine à Saint-Jean, il est évident que bien que les parcours soient les mêmes il y a en premier lieu un transport relativement court de la matière brute et un long transport de farine, alors que les conditions diffèrent quelque peu pour le produit moulu à Montréal.

La compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de voir à ce que tous les points engagés dans la minoterie arrivent à Saint-Jean, prenant cet endroit comme point typique, à exactement les mêmes taux, quels que soient leurs situations. Sans entrer dans cela en détail, il est évident qu'en établissant les divers taux dans Ontario, la question de l'efficacité de la concurrence par eau et l'effet contrôleur des taux sur les lignes américaines doivent être pris en considération.

Dans ces circonstances, ce que la Commission doit examiner ce n'est pas une question de combinaison, disons à partir de Toronto, comparativement à la combinaison de Montréal, mais une question de savoir si les taux s'appliquant à Montréal sont déraisonnables ou injustes de quelque façon. De Tiffin à Lindsay, une distance de 75 milles, le taux sur le maïs est 4½ cents, ce qui, ajouté au taux sur le farine, donne 24½ cents pour Saint-Jean. En ce qui concerne Peterborough, éloigné de 98 milles de Tiffin, le taux sur le maïs est 5 cents, ce qui donne 25 cents pour Saint-Jean. Le taux de Tiffin à Montréal, 382 milles, est de 11½ cents. En ce qui concerne simplement la comparaison des taux par tonne pour chaque mille, on verra que Peterborough paie 1·02 cent par tonne sur le maïs, alors que Montréal paie ·0 de 1 cent. Cette comparaison n'est cependant aucunement finale, parce que c'est une comparaison de long parcours avec une voie plus courte, et les taux de la tonne au mille ne peuvent pas par conséquent être considérés comme étant sur une base comparable. Il paraîtrait,

cependant, que le taux du maïs de Tiffin à Lindsay et de Tiffin à Peterborough, est le même que le taux blé et avoine, alors que de Tiffin à Montréal le taux du maïs est de 11½ cents comparativement au taux blé et avoine de 10 cents. Vu l'extension du taux blé et avoine à Lindsay et Peterborough, on ne voit pas pourquoi le même avantage ne serait pas donné à Montréal. Il ne semble pas qu'il y ait une différence si essentielle entre le maïs et le blé et l'avoine pour justifier une base plus élevée pour le maïs. En attendant, cette phase de la question n'a pas été développée à l'enquête, et par conséquent les chemins de fer n'ont pas eu l'occasion de présenter ce qu'ils pourraient désirer exposer au sujet de la justification du taux actuel sur le maïs à Montréal; et il faut en outre reconnaître qu'une déclaration que le taux blé et avoine à Montréal devrait être le taux sur le maïs aurait un effet sur lequel nous ne pouvons pas nous prononcer et sur lequel les chemins de fer n'ont pas eu encore l'occasion de présenter leurs vues.

De Montréal à Saint-Jean, la distance est de 487 milles, par voie du Pacifique-Canadien. Le taux actuel sur la farine de maïs est de 17½ cents. Lindsay, situé à 207 milles à l'ouest de Montréal, a un taux de 20 cents. Peterborough, qui est à 184 milles à l'ouest, a aussi un taux de 20 cents à Saint-Jean. Une différence de 2½ cents, pour un parcours aussi différent, ne semble devoir être prise en considération, et prenant ces taux tels qu'ils sont il semblerait qu'un taux de 15 cents de Montréal à Saint-Jean serait justifiable. En attendant, il faut reconnaître que de nouveau cette phase de la question n'a pas été développée à l'enquête. Le taux de 17½ cents de Montréal à Saint-Jean est le taux des produits du grain, et il n'y a jamais eu de plainte à ce sujet; et aucun changement ne devrait être effectué avant que les compagnies de chemins de fer aient eu l'occasion de présenter ce qu'elles doivent avoir à dire à ce sujet.

La pétition du *Board of Trade* de Montréal pour égaliser les taux ainsi qu'il est demandé me paraît être chose impraticable. En attendant, et étant donné ce qui précède, on devrait demander aux compagnies de chemins de fer de démontrer pour quelle raison le taux blé et avoine ne s'appliquerait pas aux expéditions de maïs à Montréal, venant de Détroit ou des ports de la baie Georgienne, et aussi pour quelle raison le taux sur la farine de maïs de Montréal à Saint-Jean ne serait pas 15 cents.

Le commissaire en chef Mabee, le sous-commissaire en chef Scott, et M. le commissaire Mills, partagent le même avis.

La Seaman Kent Co. vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement du commissaire en chef Mabee, du 24 février 1912.

Les pétitionnaires sont des fabricants de planchers en bois franc et de bois de charpente à Fort-William, et ils s'élèvent contre les taux actuels jusqu'à Vancouver sur les produits de leur industrie, c'est-à-dire 80 cents par 100 livres, énoncés par erreur dans la pétition comme étant 83 cents par 100 livres.

Le taux de Vancouver à Fort-William sur le pin, la pruche, le mélèze, l'épinette et le cèdre ordinaire est de 45 cents par 100 livres; et les pétitionnaires prétendent que ce taux devrait être appliqué au bois franc de Fort-William à Vancouver.

Sur les portes et fenêtres et les escaliers et moulures en pin ou cèdre, les taux de Vancouver à Fort-William sont de 55 cents par 100 livres. Comme il n'y a pas de bois franc allant à l'est à partir de Vancouver, les tarifs n'énoncent aucun taux à ce sujet.

Les pétitionnaires prétendent que quelques-uns des articles susmentionnés, auxquels s'applique le taux de 55 cents, sont venus en concurrence avec eux sur le marché de Fort-William.

Nous ne croyons pas que les planchers de bois franc devraient être tarifés au même taux, de Fort-William à Vancouver, que ceux qui s'appliquent au pin, à la pruche, au mélèze, à l'épinette et au cèdre ordinaire de Vancouver à Fort-William, car le bois

franc, excepté le sapin, présente une plus grande valeur. Cela cependant ne justifie pas l'écart considérable existant actuellement, c'est-à-dire 33 cents par 100 livres.

Il a été exposé devant la Commission, au nom des compagnies de chemins de fer, en une cause précédente (*British Columbia Lumber & Shingle Manufacturers Association)*, que le taux normal sur le bois de charpente était le taux sur le cèdre. Cela donnerait aux pétitionnaires un taux de 55 cents par 100 livres, et nous croyons, toutes circonstances bien considérées, que ce taux devrait être établi pour ce bois de Fort-William à Vancouver.

Ordonnance est rendue en conséquence.

Le sous-commisaire en chef Scott et MM. les commissaires Mills et McLean partagent le même avis.

LA *UNITED FRUIT COMPANIES vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Réclamation contre les taux du Pacifique-Canadien sur les pommes expédiées des Provinces Maritimes à Winnipeg.

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, du 11 mars 1912.

La *United Fruit Companies,* de Berwick, N.-E., se plaint dans une lettre portant la date du 13 septembre dernier, qu'elle a reçu avis que les taux sur les pommes expédiées des Provinces Maritimes à Winnipeg seraient augmentés de 4 cents par 100 livres en octobre.

La réponse du Pacifique-Canadien fut que cette augmentation avait été faite pour corriger une erreur que le *Tariff Bureau* avait faite en affichant des taux moins élevés sur envois à destination de points sur sa ligne *via* le *Canadian Northern* à partir de Port-Arthur, ou le Grand-Tronc-Pacifique à partir de Westford, que ceux en vigueur pour les mêmes points sur sa propre ligne directe, et que le taux de 73 cents de Saint-Jean, N.-B., et de 74 cents de Truro, N.-E., à Winnipeg, auxquels la *United Fruit Companies* trouvait à redire, étaient raisonnables.

Le point de vue de la compagnie de chemin de fer en ce qui concerne son erreur est parfaitement exact, ainsi qu'on peut voir d'après le court exposé suivant des taux sur les wagons de pommes, de Saint-Jean à Winnipeg, depuis 10 ans.

Les pommes, en chargements de wagons, dans la classification canadienne, sont dans la 5e classe. En vertu du tarif E. L. n° 1, entré en vigueur le 1er juin 1902, le taux 5e classe Saint-Jean à Winnipeg a été abaissé de $1 à 98 cents par 100 livres. Ce taux fut de nouveau abaissé par le tarif E. L. n° 12, entré en vigueur le 27 septembre 1902, à 91 cents. Il fut ensuite changé par E. 567 (C. R. C. n° E. 978), entré en vigueur le 23 décembre 1907, à 81 cents. Antérieurement à ce dernier changement, il y avait eu un tarif de convenance en vertu de l'arrangement Crows-Nest-Pass, entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement fédéral, de 82½ cents de Saint-Jean à Winnipeg.

Les mouvements des marchandises jouissent naturellement des taux les plus bas, et avant le 23 décembre 1907, tous les transports de pommes, de Saint-Jean à Winnipeg, auraient joui du taux de convenance de 82½ cents, au lieu du taux de 5e classe de 91 cents. Mais, à partir du 23 décembre 1907, alors que le taux fut réduit à 81 cents, c'est-à-dire 1½ cent plus bas que le taux de convenance Crows-Nest-Pass, les envois auraient joui naturellement du taux le plus bas.

Entré en vigueur le 25 juillet 1910, le Pacifique-Canadien publia le tarif C. R. C. n° E. 1831, appliquant les taux de convenance Crows-Nest-Pass à partir des points de l'est jusqu'aux stations sur le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique *via* Port-Arthur et Westford. Par ce tarifs, le Pacifique-Canadien a mis le taux sur les pommes, par voie de ces deux rouets concurrentes, à 69 cents par 100 livres.

Le Pacifique-Canadien prétend que l'établissement de ce taux de 69 cents a été une erreur de sa part. Je crois que c'est bien là le cas, parce que le taux de Saint-Jean à Winnipeg sur sa propre ligne, en vertu du tarif de convenance Crows-Nest-Pass, était de 82½ cents, et le tarif de classe 81 cents. Cette compagnie n'a pas dû intentionnellement établir, par des voies concurrentes, un tarif de 12 cents plus bas que ses propres lignes entre les mêmes points.

La Compagnie du Pacifique-Canadien déclare que quand cette erreur a été découverte elle a publié le supplément n° 11 au tarif de convenance Crows-Nest-Pass C. R. C. E. 980, entré en vigueur le 24 août 1911, abaissant son propre taux de Saint-Jean à Winnipeg à 69 cents, afin de le rendre égal au taux par voie des autres routes mentionnées, mais que cette réduction n'a été faite que pour couvrir la période temporaire de 30 jours pour l'avis légal nécessaire, et que le taux de 69 cents *via Canadian Northern* et Grand-Tronc-Pacifique devra après cela être supprimé. Puis par le supplément n° 12 au tarif de convenance Crows-Nest-Pass C. R. C. n° E. 980, entré en vigueur le 1er octobre 1911, de nouveaux taux ont été établis sur sa propre ligne et les lignes de ses concurrents sur la base de 14 cents à partir de Saint-Jean et de 15 cents à partir de Truro et de Windsor-Junction, par Montréal.

Cela eut pour effet de mettre les taux sur les pommes allant de Saint-Jean à Winnipeg à 73 cents par 100 livres, et de Truro à Windsor-Junction à 74 cents par 100 livres, par chargements de wagons. Il est vrai que c'est là une avance de 4 cents par 100 livres sur les taux qui, durant quelque temps, furent en vigueur pour Winnipeg, mais que, dans les circonstances, la compagnie était justifiable de supprimer. Le résultat est que le taux maintenant en vigueur est de 8 cents plus bas que celui qui a été en vigueur depuis le 23 décembre 1907, et de 9½ cents plus bas que le taux de convenance de Crows-Nest-Pass qui avait été en vigueur durant bien plus longtemps.

Le taux actuel de 73 cents de Saint-Jean, et de 74 cents de Truro, Windsor-Junction et Halifax, ne me semble pas être si exagéré quand on le compare avec les taux Montréal et Toronto, ainsi qu'on peut voir par le tableau suivant indiquant les taux, les parcours, et les recettes par tonne au mille:—

Allant à Winnipeg—

De	Taux.	Milles.	Recettes par tonne par mille.
Truro	74c.	2210	67—100c.
Saint-Jean	73c.	1884	77—100c.
Montréal, P.Q.	59c.	1419	83—100c.
Toronto, Ont.	55c.	1236	89—100c.

Je suis par conséquent d'avis que la réclamation des *United Fruit Companies* n'est pas bien fondée et devrait être renvoyée.

M. le commissaire Mills partage le même avis.

Pétition de la Atikokan Iron Company, demandant que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'absorbe pas les frais d'entre-aiguillage sur le fer en gueuse venant de Port-Arthur, Ontario. (Dossier 16416.)

Jugement de M. le commissaire McLean, du 7 avril 1911.

A la date du 14 octobre 1909, le Pacifique-Canadien publia le tarif spécial de convenance C.R.C. n° E. 1566 sur le fer en gueuse, minimum 60,000 livres, venant de Port-Arthur. Ce tarif a été de temps à autre remplacé par d'autres tarifs de même nature. Actuellement, le tarif est régi par C.R.C. n° E. 1841, supplément 1, entré en vigueur le 9 août 1910. La compagnie pétitionnaire allègue que ses usines étant situées sur le Canadian-Northern, elle a toujours payé le taux d'aiguillage du Canadian-Northern pour mouvements strictement locaux, c'est-à-dire $5 par wagon minimum, ou 1 cent par 100 livres sur tout le fer envoyé à l'est.

La compagnie déclare qu'elle a été informée, à la date du 9 décembre 1910, par l'agent du Pacifique-Canadien, que ce chemin de fer absorberait à l'avenir la moitié des droits d'aiguillage Port-Arthur. La compagnie pétitionnaire, alléguant que ce trafic relève de l'article 2 de l'ordonnance *Interswitching,* prétend que tout le taux devrait être absorbé. Je partage l'avis du chef du trafic de la Commission, qui recommande que les articles 7 et8 de l'ordonnance *Interswitching* soient ici applicables, et que le Pacifique-Canadien absorbe par conséquent la moitié du droit d'aiguillage Port-Arthur.

La compagnie de chemin de fer a déclaré, par l'entremise de son avocat général, à la date du 11 février 1911, qu'elle ne consentirait pas à rembourser aucun droit d'aiguillage perçi avant décembre 1910, alors que l'arrangement déjà décrit est entré en vigueur, et elle prétend qu'il y a eu des circonstances spéciales attachées au trafic qui ne justifieraient pas le chemin de fer de faire l'absorption plus tôt.

A l'enquête, il a été exposé par M. Bulling que le taux peu élevé a été accordé à la condition que la compagnie pétitionnaire ferait ses expéditions été et hiver par le Pacifique-Canadien. Les taux ont été déclarés être purement des taux de concurrence, établis afin de s'assurer le transport du fer en gueuse sur le chemin de fer; et on a aussi dit que ces taux étaient un avantage pour la compagnie pétitionnaire, car cela lui permettait d'opérer sur une base peu élevée durant toute l'année.

M. Bulling a allégué qu'au cours des démarches qui ont abouti à l'arrangement du tarif de 1909, on n'a pas parlé de part et d'autre de la question d'aiguillage, et on a prétendu que quand le taux a été affiché le chemin de fer ne savait pas que le haut-fourneau de la compagnie pétitionnaire était situé sur la ligne du Canadian-Northern, et que l'aiguillage serait par conséquent nécessaire.

Tout cela peut être ainsi qu'on le dit, mais il n'y a pas à échapper à la conclusion que le tarif est entré en vigueur sujet aux conditions de l'ordonnance *Interswitching* de la Commission, et cette ordonnance est toujours en vigueur en dépit du silence gardé de part et d'autre au sujet de la question d'aiguillage. Le chemin de fer a reconnu, dans sa lettre de décembre, que le trafic était régi par les articles 4 et 8 de l'ordonnance *Interswitching.* Le trafic était également régi par les mêmes articles à partir de l'inspection d'un mouvement en vertu du tarif C.R.C. E. 1566, 14 octobre 1909, et l'arrangement par lequel le chemin de fer n'a pas absorbé la moitié des droits d'aiguillage était contraire aux disposition de l'ordonnance *Interswitching,* et la perception de l'excédent en plus de la dite moitié des droits d'aiguillage était illégale.

Le commissaire en chef et le sous-commissaire en chef Scott partagent le même avis,

Pétition de J. J. Denman, Edmonton, Alberta, pour ordonnance enjoignant au C.-N. de lui payer la somme de $179.60, en remboursement de droits d'aiguillage, la " Clover Bar Coal Co." ayant refusé d'endosser le chèque de la compagnie, payable conjointement à J. J. Denam et à la " Clover Bar Coal Co."

Jugement de M. le commissaire McLean, du 4 octobre 1911. (Dossier 18120.)

Le pétitionnaire, J. J. Denman, demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de lui rembourser la somme de $179.60 en remboursement de droits d'aiguillage. Le chemin de fer ne conteste pas cette réclamation. Cependant, les connaissements établissent que les envois en question ont été faits de la mine Clover-Bar, bien qu'ils soient signés du nom de J. J. Denman comme expéditeur. Le chemin de fer a émis un chèque payable à l'ordre de la *Clover Bar Co.* et de J. J. Denman, et le pétitionnaire désire que le chèque soit fait à son nom. La *Clover Bar Co.* prétend qu'à l'époque de l'expédition le pétitionnaire était son employé, et que le remboursement doit être fait à elle-même. Elle allègue que c'est elle qui a fait l'expédition, et elle a donné des instructions au chemin de fer de ne

pas payer la somme en question au pétitionnaire. La compagnie de chemin de fer déclare qu'elle est prête à payer la somme si on lui en donne l'ordre, mais étant donnée l'action de la *Clover Bar Co.,* elle ne veut pas agir de sa propre initiative.

A l'enquête, je n'étais pas sûr que la Commission eût ici juridiction, et je me suis affermi dans cette opinion en étudiant de nouveau le sujet. Il est vrai que la manière dont a été fait le connaissement complique davantage la situation. En prenant le connaissement même, la Commission pourrait apparemment rendre une ordonnance établissant que Denman était l'expéditeur. Mais au fond de toute l'affaire il y a le fait que la *Clover Coal Co.* allègue que certaines relations contractuelles existent entre elle et le pétitionnaire, et qu'en conséquence le remboursement devrait être fait à la compagnie. Cela, il est vrai, est nié par le pétionnaire. Il est bien inutile d'entrer dans les mérites de la question. Qu'il suffise de dire qu'il n'appartient pas à la Commission d'interpréter le contrat qu'on dit exister. Par conséquent, la détermination de la partie à laquelle le remboursement doit être fait est chose relevant de la juridiction des tribunaux.

Le commissaire en chef Mabee, 10 octobre 1911.

La compagnie de chemin de fer a $179.60 en main, réclamés par Denman, et la *Clover Bar Coal Co.,* à moins que le chemin de fer ne désire être poursuivi par l'une des parties ou les deux, ferait mieux de verser l'argent en cour et demander aux tribunaux de décider. La Commission n'a ici aucune juridiction.

La Compagnie du Pacifique-Canadien vs *la Compagnie du Grand-Tronc. Contestation au sujet d'aiguillage à London.*

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement du commissaire en chef Mabee, 27 novembre 1911.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien demande une ordonnance révoquant l'ordonnance du 27 juillet 1905, fixant le taux pour l'échange du trafic et l'aiguillage des wagons sur l'embranchement du Grand-Tronc raccordant les lignes du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc à London.

Le motif sur lequel la demande est basée est que, le 8 juillet 1908, la Commission, par son ordonnance générale d'aiguillage, a établi certains taux pour entre-aiguillage en certaines limites. Les droits qui seraient payables au Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien pour entre-aiguillage à London seraient moindres en vertu de l'ordonnance générale qu'en vertu de l'ordonnance spéciale du 25 juillet 1905.

Dès le principe, on peut dire que, lors de l'enquête qui avait donné lieu à l'ordonnance générale, la situation de London n'était pas présente à mon esprit, et l'intention n'était pas que l'ordonnance générale viendrait à l'encontre de l'ordonnance ayant trait à l'entre-aiguillage. C'est ainsi que les compagnies ont considéré la chose. De là, cette demande pour rescision de l'ordonnance de London, qui laisserait l'ordonnance générale applicable.

Le 22 juillet 1904, la Compagnie du Grand-Tronc a demandé d'approuver son plan pour la construction de cette voie raccordant les lignes des deux compagnies. Une ordonnance fut rendue le 6 juillet, autorisant les travaux. Vers le même temps, la Compagnie du Pacifique-Canadien demanda autorisation de construire une petite voie pour terminer le raccordement, et la correspondance au dossier démontre que M. Drinkwater prétendait que l'ordonnance devait être faite pour " l'entre-échange du trafic et pour l'entre-aiguillage de wagons vides et chargés aux et à partir de tous les garages industriels et voies d'évitement en général qui sont ou peuvent être dans la suite construits sur les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien et tous autres chemins de fer pouvant s'y raccorder directement ou indirectement ". En septembre, M. Drinkwater écrivit à la Commission qu'il était " impossible d'en venir à un arrangement

satisfaisant avec le Grand-Tronc quant aux droits d'aiguillage à établir à cet endroit, et qu'il serait nécessaire à la Commission de considérer aussi cet aspect de la question ".

A venir au mois d'octobre 1904, la forme de l'ordonnance n'avait pas encore été décidée, et ce jour-là M. Biggar en envoya le projet à la Commission, avec les mots "garages et voies d'évitement" enlevés, ce qui ne laissait l'ordonnance applicable qu'aux garages industriels et mercantiles. L'ordonnance, bien que datée du 6 juillet, ne fut pas apparement signée ni émise avant le 5 octobre, et ce fut en la forme alléguée par la Compagnie du Grand-Tronc, c'est-à-dire pour " l'entre-échange du traffic et pour l'entre-aiguillage de wagons vides et chargés aux et à partir de tous les garages et voies d'évitement en général, etc. Le 23 novembre 1904, M. Drinkwater écrivit de nouveau à la Commission, annonçant que l'embranchement avait été construit, mais que les compagnies de chemin de fer n'avaient pas pu en arriver à une entente au sujet de ce que la Compagnie du Grand-Tronc pouvait demander pour ses services d'aiguillage, et il demanda un amendement à l'ordonnance du 6 juillet en ajoutant une clause fixant les droits qui pouvaient être demandés. Le 24 janvier 1905, M. Drinkwater écrivit pour annoncer qu'un différend d'opinion s'était élevé entre les officiers de sa compagnie et ceux du Grand-Tronc pour savoir si l'ordonnance du 6 juillet s'appliquait à l'entre-échange du trafic à partir de et aux "voies voiturières", et si cette ordonnance ne s'y appliquait pas, que c'était l'intention de sa compagnie de demander qu'elle fût modifiée pour comprendre ces voies.

Le 18 avril, la ville de London demanda une ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de terminer la construction de cet embranchement dans l'intervalle fixé par la Commission, et une autre ordonnance déterminant l'entre-échange du trafic à London.

Le 1er mai 1905, la Compagnie du Pacifique-Canadien demanda une ordonnance fixant le montant à demander pour l'entre-échange du trafic et l'entre-aiguillage des wagons sur cet embranchement. Il y a plusieurs communications à ce sujet au dossier, entre autre du Conseil de la ville de London, demandant l'entre-aiguillage absolu et complet, quoi qu'on veuille dire par cela. Il s'ensuivit une longue enquête, et le résultat en fut l'ordonnance qui figure à VI C.P. à la page 334, l'affaire étant allée devant la cour Suprême, où cette ordonnance fut confirmée. Cette ordonnance fixant les taux, et on doit présumer que toutes les circonstances spéciales avaient été prises en considération par la Commission avant d'en arriver aux sommes autorisées. Dans les considérants appuyant son jugement, l'ex-commissaire en chef a dit: " Il a été aussi allégué, au nom de la Compagnie du Grand-Tronc, que la Commission devra traiter cette question de la division de ces taux ou allocations pour entre-échange d'une manière générale, et en ayant égard à tous les points du Canada où se raccordent les chemins de fer de ces deux compagnies. Il ne me semble pas que cela puisse bien se faire. Je crois que dans chaque cas la nature et la valeur des services à être rendus, et les facilités utilisées, doivent être prises en considération.

Il est évident qu'en fixant les taux d'entre-aiguillage à London, les services à être rendus et les facilités utilisées ont été pleinement considérées, et que les taux ou péages ont été fixés sur cette base. Il est vrai que l'ordonnance générale d'entre-aiguillage avait pour objet d'établir l'uniformité des taux pour ces services, mais il me semble que cette ordonnance de London donne à la Compagnie du Pacifique-Canadien l'usage des facilités terminales de la Compagnie du Grand-Tronc à London, auxquelles aucune compagnie n'aurait droit d'après l'ordonnance générale. Elle met à la disposition de la Compagnie du Pacifique-Canadien toutes les voies de la Compagnie du Grand-Tronc à London, excepté les voies " de hangars ", et je ne vois pas que l'ordonnance générale accorde aucun de ces droits.

L'ordonnance rendue le 25 juillet 1905 était d'une portée bien plus large que l'ordonnance du 6 juillet 1906. Elle accordait à la Compagnie du Pacifique-Canadien

des droits plus considérables pour l'usage des facilités terminales de la Compagnie du Grand-Tronc. Elle fut rendue à la demande du Pacifique-Canadien; on allégua urgence, et comme cette dernière compagnie jouit en vertu de cette ordonnance de plus grandes facilités que celles auxquelles elle a droit en vertu de l'ordonnance générale, je ne vois pas pourquoi elle ne continuerait pas à payer les droits stipulés dans l'ordonnance en question.

La demande devrait être refusée.

M. le commissaire Mills partage le même avis.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott du 8 février. .

Le 25 juillet 1905, la Commission rendit une ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de donner toutes les facilités raisonnables et convenables pour l'entre-échange du trafic avec le Pacifique-Canadien à London, Ontario, aux conditions y mentionnées. A cette époque il n'y avait en vigueur aucune ordonnance de la Commission pour l'entre-aiguillage, mais le 8 juillet 1908 une ordonnance fut rendue fixant les termes et conditions pour l'entre-aiguillage, applicables en général à tous les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission.

Les conditions de l'ordonnance de London étant moins favorables au Pacifique-Canadien que celles que pourrait avoir l'ordonnance générale, si elles étaient applicables à London, cette compagnie a demandé à la Commission de révoquer l'ordonnance de London afin que l'ordonnance générale pût être applicable à cet endroit.

Dans le préambule de l'ordonnance générale, il est énoncé que nombre de demandes pour entre-aiguillage avaient été laissées en suspens jusqu'à ce que le sujet pût être considéré d'une manière générale, dans le but d'établir autant que possible quelque base fixe pour le paiement des services d'entre-aiguillage, et alors les termes et conditions sont établis avec bien plus de détails que dans l'ordonnance de London.

Il est évident qu'en rendant l'ordonnance de juillet dernier, elle avait l'intention d'en rendre l'application générale—et cela est sans doute son effet—excepté probablement en des endroits comme London, auxquels pourvoit une ordonnance spéciale.

La Commission a agi fort sagement en rendant une ordonnance générale. Elle a établi par là même l'uniformité de pratique, et le public et les compagnies de chemin de fer ont pu alors savoir exactement à quoi s'en tenir au sujet des taux à demander pour les services qui y sont mentionnés.

En établissant les conditions de l'ordonnance générale, la Commission s'est sans doute rendue compte que les difficultés qu'elle pourrait imposer à un endroit à une compagnie de chemin de fer seraient compensées à un autre endroit par des avantages. Ce principe a dû être reconnu, car autrement l'ordonnance ne serait pas juste, les facilités terminales des compagnies de chemin de fer relevant de notre juridiction diffèrent tellement d'étendue à différents points.

Cela étant, pourquoi l'ordonnance générale ne s'appliquerait-elle pas à la situation de London? En supposant que les taux payés par le Pacifique-Canadien au Grand-Tronc à London soient justes et raisonnables, y a-t-il quelques circonstances particulières à London qui auraient pu justifier la Commission de rendre l'ordonnance de London si l'ordonnance générale avait été en vigueur en ce temps-là. J'ai consulté tout le dossier de London, et je ne vois pas que ces circonstances existent. Il est vrai que le Grand-Tronc a construit un embranchement à London se raccordant avec le Pacifique-Canadien, et cet ouvrage a dû coûter beaucoup d'argent.

Dans la demande de la Compagnie du Grand-Tronc pour approbation de l'embranchement, on demande aussi d'approuver l'endroit et le mode de jonction avec le Pacifique-Canadien. Cette demande a été reçue et l'ordonnance l'accordant a été rendue plus d'un an avant l'ordonnance rendue sur la demande du Pacifique-Canadien pour les termes de l'entre-échange du trafic.

La construction de la ligne correspondante a été, il est vrai, imposée au Grand-Tronc par les intérêts du commerce à London, mais la compagnie a dû désirer la

construire, ou bien elle n'aurait pas demandé à la Commission d'approuver la ligne et elle ne l'aurait pas enfin construite à des frais considérables. Il ne semble pas que la construction de la ligne a été imposée à la compagnie à la suite d'aucune demande faite à la Commission par le Pacifique-Canadien. En l'absence de preuve du contraire, on peut supposer que l'embranchement s'est trouvé être rémunérateur pour la compagnie depuis qu'elle l'a construit de sa propre initiative.

Les facilités terminales du Grand-Tronc à London sont supérieures à celles du Pacifique-Canadien; et s'il ne s'agissait que de London, il serait injuste d'appliquer les conditions de l'ordonnance générale, parce qu'il n'y aurait pas réciprocité adéquate. Mais comme l'ordonnance générale s'applique partout ailleurs où le Grand-Tronc a des intérêts et la Commission juridiction, les désavantages à London seront égalisés par des avantages en d'autres endroits. Prenez par exemple le cas de Winnipeg, où en vertu de l'ordonnance générale le Grand-Tronc-Pacifique a la jouissance des facilités d'aiguillage très considérables que la Compagnie du Pacifique-Canadien a établies.

Si le cas de London devait rester isolé, est-ce que ce ne serait pas une justification pour les compagnies de chemin de fer ayant des facilités spéciales à certains points de demander à la Commission d'exempter ces points-là de l'ordonnance générale, en alléguant l'existence de circonstances spéciales.

On voit donc qu'un semblable procédé serait contraire aux intérêts publics, car cela affaiblirait le principe de l'uniformité de pratique, qui est l'un des avantages pour le public de l'ordonnance générale.

Bien entendu, je ne dis pas que des circonstances d'un caractère spécial ne peuvent pas se produire justifiant une exception de l'ordonnance générale; mais ces circonstances, selon moi, n'existent pas à London.

Par conséquent, j'inclinerais à agréer cette demande.

Réclamation du Bureau Réclamations Marchandises, Winipeg, Man., relative au Canadian-Northern et au Pacifique-Canadien à Winnipeg, qui renvoient pour paiement au bureau de Montréal.

(Dossier 17725.)

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement de M. le commissaire McLean, 14 octobre 1911.

La réclamation était dirigée contre le Canadian-Northern et le Pacifique-Canadien. A l'enquête, la réclamation contre le Canadian-Northern a été retirée par les pétitionnaires.

Il est allégué que quand une demande est faite pour surcharge, cette demande doit être adressée au bureau principal de la compagnie à Montréal; de là elle revient à Winnipeg pour être examinée; puis elle retourne à Montréal avec le rapport du chef de service qui l'a examinée, et alors le règlement, s'il y a lieu, est fait par le bureau de Montréal. On allègue que cela entraîne des délais inutiles. Les pétitionnaires demandent que les règlements se fassent dorénavant à Montréal.

Il paraîtrait que le Pacifique-Canadien a son auditeur de comptes marchandises à Montréal, auquel toutes réclamations sont adressées par le réclamant ou par le représentant local de la compagnie qui a pu recevoir la réclamation. Le bureau central des réclamations est une institution qui existe sur tous les chemins de fer considérables. Plus considérables sont les opérations de la compagnie, et plus s'impose la nécessité de centralisation en matière de déboursés. Il y a eu autrefois un bureau de réclamations à Winnipeg, mais je crois que quand il existait ce n'en était pas moins nécessaire de faire signer les pièces justificatives à Montréal.

M. A. J. Beatty, qui a comparu pour les pétitionnaires, a déclaré à l'enquête qu'il n'avait rien pu trouver dans la Loi des chemins de fer qui pût autoriser la Commis-

sion à ordonner que les réclamations fussent réglées à Winnipeg, et que tout ce qu'il pourrait alléguer en l'occurrence se rapporterait aux pouvoirs de la Commission en ce qui concernait les taux. (Déposition pp. 7141 et 7142.)

En vertu de l'article 78 de la Loi des chemins de fer les taux et tarifs légalement en vigueur sont concluants contre le chemin de fer advenant poursuite en vertu de la loi. L'article 398 indique les peines attachées à la non-observation des dispositions de la loi en matière de taux. Il est établi que la Commission n'a aucun pouvoir, en vertu de la Loi des chemins de fer, d'ordonner le remboursement de toute partie de taux dépassant le taux légal. Advenant que la Commission détermine qu'il y a un tel excédent, et que le chemin de fer refuse de rembourser, il n'y a pas d'autre recours que d'en appeler aux tribunaux. Les pouvoirs de la Commission étant ainsi limités en les matières où elle fait une adjudication formelle, il s'ensuit avec plus de force que quand on proteste contre un prix excessif au sujet de choses dont la Commission n'a pas connaissance, elle n'a pas juridiction pour déterminer quand et où ce remboursement devra être fait. Le Parlement ne s'étant pas prononcé à ce sujet, la Commission n'a aucune juridiction et la pétition n'a aucune raison d'être.

M. le commissaire Mabee partage le même avis.

Pétition de la "Canadian Stoves Manufacturing Association", de la "Jenckes Machine Company", de Sherbrooke, et autres, pour ordonnance remettant à plus tard la date effective des tarifs d'allocations "Trackscale" soumis par certaines compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission.

Jugement de M. le commissaire en chef Mabee, 27 avril 1911.

Les compagnies de chemins de fer ont soumis récemment de nouveaux tarifs—je crois que ce fut il y a dix jours—changeant entièrement la base du taux qui a été la règle depuis un grand nombre d'années au sujet des allocations pour le fardage ou matériel nécessaire pour bloquer ou permettre de transporter en sûreté certains articles en wagons marchandises. Beaucoup de plaintes nous sont parvenues par télégramme de diverses parties du pays, à l'effet que ces changements vont causer de sérieux ennuis aux expéditeurs, et qu'ils désirent avoir l'occasion de présenter leurs vues à la Commission avant qu'on permette à ces tarifs d'entrer en vigueur. Ils ont été soumis il y a environ dix jours, et la date effective sur le tarif est le 1er mai. Les compagnies de chemins de fer ont opéré là un changement des conditions qui règnent depuis déjà longtemps. Même si les compagnies de chemins de fer sont bien fondées à demander cela, l'avis est trop court, nous ne croyons pas que les conditions devraient être dérangées à si court délai; que les parties intéressées devraient avoir l'occasion de discuter la chose avec les chemins de fer et avec la Commission avant que ces changements soient autorisés. Bien entendu, nous ne disons pas que ces changements sont convenables ou qu'ils ne le sont pas. Nous considérerons, au besoin, cet aspect de la question quand nous aurons entendu les deux parties et que nous aurons mieux compris ce dont il s'agit. Qu'il nous suffise maintenant de dire que le sujet est très important, et que nous croyons que les expéditeurs ont le droit d'avoir au moins deux mois pour nous présenter leur cas, ou afin d'adapter leurs affaires aux nouvelles conditions, advenant que ces tarifs soient par la suite adoptés.

Nous décidons, par conséquent, que la date effective de ces tarifs soit retardée du 1er mai au 1er juillet.

En ce qui concerne les tarifs spéciaux pour le pesage de chargements de wagons et les remises sur pesées (*trackscale*). (Ordonnance n° 13326, 29 mars 1911.)

Jugement du commissaire en chef Mabee, 14 juillet 1911.

Depuis nombre d'années, les chemins de fer ont des tarifs spéciaux au sujet de la pesée des chargements de wagons, contenant des dispositions pour l'avantage des expéditeurs grâce auxquelles certaines remises sont faites sur les poids enregistrés.

Comme les taux que les expéditeurs ont à payer sont basés sur le poids des marchandises transportées, il est d'une grande importance pour l'expéditeur comme pour le voiturier que le poids soit exactement déterminé. Il n'est pas habituellement commode de peser la marchandise avant chargement; si cela était praticable, le poids serait ordinairement déterminé par l'expéditeur seulement, et advenant que le voiturier trouverait ensuite une différence, il s'ensuivrait de la confusion et du litige. La plus grande partie du trafic est chargée sur wagon sans pesée, le wagon et son contenu étant pesés par le voiturier, et après remise pour la tare les taux sont payés sur le poids du voiturier. Naturellement il y a de grands expéditeurs qui ont leurs propres balances et qui peuvent peser leurs propres envois, mais c'est là l'exception. Une grande partie du trafic vient d'endroits où ni l'expéditeur ni le voiturier n'ont des balances, et comme cela rend le pesage impossible au point de départ, le voiturier procède au pesage à certains points en route. Habituellement l'expéditeur ou le consignataire ne prennent aucune part à ce pesage, et il n'y a aucun moyen d'en vérifier l'exactitude. Les wagons sont fréquemment pesés sans les détacher; les balances sont habituellement exposées au mauvais temps, et aux accumulations de neige et de glace; les wagons fermés sont fréquemment très sales, et contiennent des déchets provenant d'autres envois; la glace et la neige s'y amassent sur les toits; ils absorbent de l'eau; sur les wagons-plateformes la neige et la glace s'accumulent. Ainsi donc, il y a toutes sortes de difficultés qui empêchent que les pesages ne se fassent avec une précision mathématique. On a dit que la tare était fréquemment trop élevée ou trop basse, au détriment de l'expéditeur ou du voiturier.

Afin de pourvoir à quelques-unes, au moins, de ces conditions, les voituriers ont établi il y a plusieurs années un système de déduction d'un certain nombre de livres de leurs poids de balances, et ces dispositions ont toujours depuis lors existé dans leurs tarifs. On peut prendre comme exemple, sur ce point, les dispositions contenues dans le tarif du G.-T., C.R.C. n° 1165, C.R. 28, en vigueur depuis le 28 avril 1908. Ces dispositions sont comme suit:

Les réductions suivantes sont établies pour couvrir les variations de tare des wagons, absorption d'humidité, accumulation de glace, de neige, etc.

Description de marchandises.	Entre stations à l'est de Détroit et de St-Clair; aussi à destination de points dans le N.-O. Canadien, la Colombie-Britannique (voir note) et le district Kootenay.	Sur trafic à partir de Détroit et de St-Clair à destination de points dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre par voie de la frontière du St-Laurent par les lignes suivantes; Boston & Maine, Central Vermont, Maine Central, Rutland.
Acides, en touries, en wagons fermés	1,000 liv.	....
Cendres, 1er déc. au 20 avril	500 "	500 liv.
Cendres, 1er mai au 30 nov	1,000 "	1,000 "
Ecorce, en wagons fermés, 1er déc. au 30 avril	500 "	500 "
Ecorce, en wagons fermés, 1er mai au 30 novembre	500 "	500 "
Ecorce, en wagons-plateformes, sans ridelles temporaires, 1er déc. au 30 avril	2,500 "	2,000 "
Ecorce, en wagons-plateformes, avec ridelles temporaires, 1er mai au 30 nov	2,000 "	2,000 "
Ecorce, en wagons-plateformes, avec ridelles permanentes, 1er déc. au 30 avril	1,000 "	1,000 "
1er mai au 30 novembre	500 "	500 "
Bois de charpente et autres produits bruts forestiers non spécifiés ailleurs —		
En wagons fermés, 1er janvier au 31 décembre	500 "	500 "
En wagons-plateformes, 1er déc. au 30 avril	1,000 "	1,000 "
1er mai au 30 avril	500 "	500 "
Bloquage, fardage ou ridelles temporaires employées pour envois d'instruments agricoles, machines, tramways, voitures ou poêles; poids réel du bois est permis, mais pas plus que—		
En wagons fermés	1,000 "	Tel qu'il appert par classification officielle.
En wagons plate-forme	1,500 "	
Marchandises périssables, quand le chargement est fait en wagons fermés bordés de bois par l'expéditeur	1,500 "	" "
Marchandises périssables, quand le chargement est fait en wagons fermés bordés de bois par l'expéditeur, et contenant un poêle et du combustible	2,000 "	" "
Bois de pulpe (à l'état vert)	1,000 "	1,000 liv.

Ne s'applique qu'aux envois destinés aux stations du Canada, à l'ouest de Fort-William et de Port-Arthur.

Ne s'applique qu'aux envois destinés aux stations du Canada, à l'ouest de Fort-William et de Port-Arthur.

NOTE.—Les remises spéciales figurant dans le tableau précédent ne s'appliquent pas au trafic relevant des tarifs publiés par le *Transcontinental Freight Bureau.* Les poids figurant dans les tarifs transcontinentaux s'appliquent à ce trafic.

Les compagnies de chemins de fer ont publié de nouveaux tarifs, entrés en vigueur le 1er mai 1911, pour le trafic circulant entre les points du Canada, et le 15 mai 1911 pour le trafic venant de ou allant à des points du Canada en destination ou allant à des points des Etats-Unis. Contre ces derniers tarifs, beaucoup de plaintes sont venues à la Commission de divers points du pays, et les expéditeurs ont demandé une enquête avant de permettre que ces tarifs fussent rendus effectifs. La Commission différa les dates effectives de ces tarifs afin de permettre que les choses fussent présentées dans tous leurs détails. L'enquête eut lieu le 20 juin, et le sujet fut dis-

cuté sous ses aspects. Les dispositions des tarifs que les voituriers proposent de substituer aux premières sont les suivantes:—

10. Sur envois entre points du Canada, les remises suivantes seront faites sur poids relevés sur les balances:—

(*a*) Une remise de poids de 500 livres par wagon sera faite pour claies, supports et ridelles temporaires sur les wagons-plateformes ou gondoles, quand les chargements demandent l'emploi de ces wagons. (Voir note B.)

(*b*) Une remise pour le poids réel de la glace et du sel employés comme présenvatifs pour le fret périssable sera faite quand ce fret sera mis dans le corps du wagon. Cependant, quand la glace est employée dans le corps du wagon et que le poids à destination dépasse 500 livres, et est délivré au consignataire, les tarifs seront calculés sur le poids réel de la glace ainsi délivrée et au taux s'appliquant au fret qu'elle accompagne. (Voir note B.) Quand le sel et la glace employés comme préservatifs sont mis en récipients avec les marchandises, les tarifs seront calculés sur la base du poids réel au point de départ et au taux s'appliquant aux marchandises qu'ils accompagnent.

(*c*) Une remise sera faite pour le poids du bois requis pour border les wagons fermés chargés de fret périssable, pourvu que le destinataire fasse une déclaration sur le connaissement au point de départ du nombre de pieds employés, la dite remise étant calculée à raison de 2½ livres par pied, mais ne dépassant pas un poids basé sur 800 pieds par wagon. L'agent au point de départ notera sur le connaissement le nombre de pieds ainsi employés. Une remise supplémentaire de 500 livres par wagon sera faite pour poêle et combustible.

(Voir note B.)—Aucune remise n'est faite quand les wagons sont frigorifiques.

(*d*) Une remise de 1,000 livres par wagon sera faite pour ridelles permanentes sur wagons-plateformes chargés d'écorce. (Voir note B.)

(*e*) Aucune remise de poids ne sera faite pour ridelles permanentes sur wagons plate-forme quand le poids de ces ridelles est déjà compris dans la tare du wagon.

(*f*) Aucune remise de poids ne sera faite pour les portes séparant le grain ou pour les planches aux portes des wagons chargés de grain.

(*g*) Les peseurs sont autorisés à faire telle remise qu'ils estimeront devoir couvrir le poids des accumulations de glace, de neige ou de déchets, qui peuvent être sur le wagon au moment de la pesée; le montant de la remise et le motif devront être indiqués sur le connaissement et les registres des stations, ainsi que sur le rapport hebdomadaire de pesée. Formule 10. (Voir note B.)

Note B.—Aucune remise ne sera faite sur le trafic par chargement de wagon qui réduira le poids au-dessous du minimum spécifié pour chargement de wagon.

On peut voir par comparaison de ce qui précède que la proposition des voituriers est maintenant de retrancher les remises pour bloquage, fardage, et les ridelles temporaires employées pour le fret en vrac couvert par ces tarifs. Les expéditeurs s'opposent énergiquement à cela. Les voituriers ont paru croire qu'il était juste d'établir ces tarifs à l'origine de manière à faire des remises raisonnables sur les poids relevés sur les balances des voies afin de rectifier toute variation dans la tare des wagons, ou l'accroissement de poids résultant de l'absorption de l'humidité et de l'accumulation des neiges, glaces et le reste. Ces remises existent depuis bon nombre d'années et les affaires des expéditeurs ont été ajustées en conséquence, et tout changement dans ces conditions soulèvent naturellement de l'objection. En attendant, le point à considérer est de savoir s'il est juste que les vouturiers modifient ces règlements en tout ou en partie, et si le fonctionnement de ces règlements dans le passé a été raisonnable, ou si dans les conditions actuelles des charges injustes ont été imposées aux voituriers par ces dispositions.

Les compagnies de chemins de fer ont présenté leur cause en montrant avec beaucoup de détails le soin qu'elles avaient pris pour le pesage du trafic par chargements de wagons, et elles ont exposé que le pesage de ce trafic était devenu plus scientifique et

qu'elles ne voyaient pas qu'il pût exister aucune raison pour la continuation de ces remises. Les compagnies ont certainement démontré qu'elles exercent le plus grand soin pour l'essai et l'inspection de leurs balances, et elles font apparemment tout ce qu'elles peuvent pour tenir ces balances en état tel que les résultats aient toute la précision désirable. En outre de leur propre inspection régulière, ces balances sont aussi essayées et inspectées annuellement par les inspecteurs du gouvernement, et bien que dans le cours ordinaire des choses quelques balances puissent occasionnellement se fausser, il semblerait d'après l'enquête que les compagnies prennent tous les moyens raisonnables de tenir leurs balances en excellent état.

Des dispositions ont aussi été faites au sujet des diverses pratiques régnant pour le marquage de la tare sur les wagons, et autant qu'on peut juger, il paraîtrait que les compagnies prennent tous les soins nécessaires pour que ces tares soient bien marquées, bien qu'on se soit aperçu, dans certains cas individuels, que malgré tout le soin exercé par les voituriers il y avait des écarts entre les tares et les poids réels. Un relevé a été soumis par un grand expéditeur montrant le poids de 159 wagons fermés en août, septembre et octobre 1910. Cent cinquante de ces wagons appartenaient à des compagnies canadiennes; les autres neuf étaient étrangers. Sur le total, dix ne portaient aucune marque. Quatre-vingt-dix-neuf indiquèrent au pesage que leur poids réel était de 75 livres plus bas que la tare marquée sur les wagons. Vingt-trois montraient que le poids réel était de 7,000 livres plus haut. En d'autres termes, environ les deux tiers de tous les wagons pesés indiquaient chacun une moyenne d'environ 750 livres de moins que la tare marquée, et environ un septième des wagons pesaient en moyenne environ 320 livres de plus que n'indiquait la tare. Nous devons rendre crédit à l'honnêteté de l'expéditeur qui a pesé ces wagons qu'il n'a pas songé un seul instant à tirer avantage de l'erreur dans ces indications de tares. Il y a tout lieu de croire, cependant, qu'un semblable état de choses ne règne pas habituellement. La Commission a reçu, depuis l'enquête, des relevés de divers expéditeurs indiquant un état de choses différent, et montrant que le résultat de leur pesage leur avait appris que le plus grand nombre des wagons pesaient plus que le poids indiqué par la tare. Dans tous les cas, et quel que pourrait être le résultat réel si tous les wagons étaient exactement pesés, il apparaît certainement qu'il y a un écart entre leur poids réel et la tare marquée. Cela, je suppose, a été une des raisons qui ont engagé les compagnies à l'origine à faire des remises raisonnables sur les poids de leurs balances. Evidemment, l'état d'humidité ou de sécheresse du wagon fait une différence. Ce fut là l'une des raisons pour les remises allouées. Il doit être très difficile en tout temps d'indiquer exactement par le marquage de la tare le poids réel d'un wagon. Il doit aussi être très difficile d'obtenir avec une exactitude scientifique le poids réel de tout chargement de wagon fermé en des conditions diverses de température, lesquelles affectent non seulement les wagons mêmes mais aussi les balances. Ce qu'on a à faire de mieux alors c'est de se montrer aussi exact que possible. Les poids pourront alors favoriser la compagnie et d'autres fois l'expéditeur.

Les expéditeurs ont fait une vive opposition à la clause " g " du tarif projeté. Par cette clause, les compagnies proposent apparemment de laisser les peseurs estimer eux-mêmes quel poids ils peuvent allouer pour la glace, la neige, les déchets, et autre chose de ce genre pouvant se trouver sur le wagon au moment du pesage, les peseurs donnant les raisons de toutes les remises qu'ils allouent et indiquant ces raisons sur les connaissements et les registres de stations, ainsi que sur leurs rapports hebdomadaires de pesage.

D'après les relevés déjà soumis, la Compagnie du Pacifique-Canadien a 43 balances sur ses lignes de l'est, et le Grand-Tronc environ 47. Des rapports détaillés ont été soumis montrant le résultat du pesage des wagons sur ces diverses balances, attelés ou non attelés.

Ainsi qu'il a été déjà dit, quand le gros de ce trafic est pesé à ces balances, c'est en l'absence de l'expéditeur. Un wagon arrive pour lequel le peseur croit qu'une remise devra être faite pour accumulation de neige ou de glace. Personne n'est là pour représenter l'expéditeur. Comment vérifier que le peseur ne s'est pas trompé? Il semblerait qu'une disposition de cette nature laisse toute la chose sous le contrôle des compagnies de chemins de fer, par l'intermédiaire de leurs peseurs, et l'expéditeur ne peut émettre aucun avis au sujet de ce que pourrait être la remise. Serait-il plus juste de laisser tout cela à la discrétion des expéditeurs? Ceux-ci, je crois, ne vont pas jusqu'à prétendre que c'est à eux qu'il appartient, en toutes circonstances, de décider quelles remises devront être allouées pour neige, glace et le reste. Il ne paraît pas à la Commission que cette disposition devrait être autorisée. Il n'y a là aucun pesage, et les employés des compagnies se cententent de juger à peu près. Il ne s'agit pas de défendre à ces peseurs d'exercer leur jugement, au mieux qu'ils peuvent le faire, mais il s'agit du principe de laisser arbitrairement aux compagnies le soin de fixer ces remises et de priver l'expéditeur du droit d'exprimer un avis au sujet du pesage et de le faire corriger s'il le juge trop bas. Si on ne peut pas tomber d'accord sur une somme quelconque arbitraire, alors il faudra trouver quelque autre système.

Les relevés soumis par les expéditeurs varient beaucoup en ce qui concerne les poids réels de fardage employé pour les diverss marchandises. Quelques expéditeurs montrent qu'ils emploient de 1,200 à 1,400 livres et qu'on leur alloue 1,000 livres.

D'autres expéditeurs emploient en moyenne 600 livres, et on leur en alloue 1,000. Un certain relevé montre qu'un grand nombre de wagons avaient été mis en mouvement sur lesquels on allouaient 1,000 livres pour fardage, et que seulement 600 livres avaient été employées. Evidemment, certains expéditeurs ont besoin de plus de fardage, bloquage que d'autres, et le résultat de toute l'enquête laisse certainement l'impression que ces remises auront besoin d'être revisées. Il semblerait donc à la Commission qu'avant d'essayer avec les renseignements qu'elle possède d'exprimer une opinion sur la sorte de pratique qui devra être établie et sur les remises qui devront être allouées, les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer devraient conférer de nouveau sur tout cela. La Commission hésite d'autant moins à conseiller cela que quand ces révisions ont été faites par les compagnies ce fut sans conférer avec les expéditeurs, et sans leur donner d'autre avis que celui que ces changements seraient effectués. L'enquête a révélé que les chefs du trafic des compagnies de chemins de fer avaient examiné toute l'affaire avec le plus grand soin. Il peut se faire cependant qu'après conférence et discussion avec les expéditeurs ou leurs représentants, des modifications puissent être suggérées par les compagnies qui seraient acceptables par les expéditeurs. Cependant, que ce soit cela ou non, la Commission est d'avis que ces sujets devraient être entièrement débattus entre les parties intéressées; et si on ne peut pas en arriver à une entente, alors la Commission pourrait s'entremettre, et soit à l'aide des renseignements qu'elle possède ou après une autre enquête, ajuster le différend. En exprimant cette opinion, la Commission n'hésite nullement à dire qu'elle est d'avis que les remises consenties dans le passé par les compagnies de chemins de fer ont été, autant qu'elle peut voir, très libérales, et sans entreprendre de rien terminer à ce sujet, la Commission s'attendra à ce que les expéditeurs soient disposés à traiter de façon libérale et équitable avec les compagnies de chemins de fer en toutes les tentatives faites par ces dernières pour mettre ces remises sur une base équitable. Cependant, nous le répétons, il faudra en arriver à un arrangement quelconque, au sujet des remises pour neige et glace, autre que celui suggéré par les compagnies.

Lors de l'enquête, M. Walsh a fait remarquer que des tarifs étaient en vigueur dans la Colombie-Britannique avec remises pour variations de tare causées par l'humidité, les accumulations de neige, de glace et le reste, sur le bois et autres produits forestiers, du 1er décembre au 30 avril, de 500 livres sur les wagons fermés et de 1,000

livres sur les wagons-plateformes, et du 1 er mai au 30 novembre, de 500 livres sur les wagons fermés et plateformes.

La Commission vient d'être informée que la Compagnie du Pacifique-Canadien a l'intention de retirer les tarifs contenant des dispositions pour ces remises particulières, l'annulation datant du 1er août, et en commentant cette intention, M. Beatty, au nom de la Compagnie du Pacifique-Canadien, dit que les raisons qui portent sa compagnie à en agir ainsi sont que les chefs du trafic considèrent qu'ils seraient dans l'impossibilité de justifier aucune différence de traitement en ce qui concerne les envois venant de la Colombie-Britannique, et que les remises qu'il est projeté dans l'Est sont les seules que la compagnie puisse accorder sans être accusée d'agir avec injustice à l'égard des expéditeurs. La proposition d'annuler ces remises dans la Colombie-Britannique est parvenue là-bas aux oreilles des expéditeurs, et ceux-ci, n'yant jamais été consultés à ce sujet, s'opposent naturellement à un semblable changement avant d'avoir eu l'occasion d'ajuster leurs affaires à ce changement. Un représentant des intérêts forestiers de la Colombie-Britannique a comparu à l'enquête, mais on lui a dit que la Colombie-Britannique n'était pas affectée par ces tarifs, et c'est pourquoi il n'a pas présenté le cas des expéditeurs de là-bas.

Il semble à la Commission qu'il serait à propos de faire la même chose au sujet du changement proposé dans les tarifs de la Colombie-Britannique, que ce qui doit être fait au sujet des tarifs proposés par les compagnies de chemins de fer maintenant en considération. Des changements d'une nature aussi radicale ne devraient pas être faits, même s'ils sont à propos, sans en donner un plus long avis aux expéditeurs. Les commerçants de bois de la Colombie-Britannique peuvent avoir accepté plusieurs entreprises considérables basées sur les tarifs actuels et s'étendant au delà de la date de la mise en vigueur de ce nouveau changement, et il s'ensuivrait alors pour eux des pertes sérieuses.

Une ordonnance devra donc, en conséquence, être rendue, semblable à celle du 29 mars dernier, différant la date effective du tarif de la Colombie-Britannique jusqu'à ce que les expéditeurs aient eu l'occasion de présenter leurs vues à la Commission, ou peut-être jusqu'à ce que la conférence susdite ait eu lieu, et peut-être cette conférence pourra-t-elle comprendre une discussion de la situation dans la Colombie-Britannique avec les expéditeurs ou leurs représentants de cette province.

La Commission hésite d'autant moins à conseiller cette manière d'agir que, quand les tarifs en discussion ont été soumis, ces remises aux scieries de la Colombie-Britannique ont été continuées par suppléments aux tarifs forestiers, rendus effectifs à la même date que ceux qui sont maintenant considérés. Ces tarifs, ainsi qu'il a déjà été dit, étaient en vigueur lors de l'enquête; et c'est seulement depuis la discussion que la compagnie a décidé de révoquer ces remises aux scieries de la Colombie-Britannique.

M. le commissaire McLean partage le même avis.

Taux de grande vitesse pour la crème employée dans la fabrication du beurre.

De nombreuses protestations ont été reçues de laitiers et de fabricants de beurre contre (*a*) les nouveaux taux grande vitesse sur les récipients vides; (*b*) le changement dans l'évaluation du poids de la crème de 10 à 12 livres par gallon; (*c*) l'augmentation du taux le moins élevé de l'échelle "N" de 30 à 35 cts par 100 livres.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, 1er avril 1911.

Les taux grande vitesse sur la crème employée dans la fabrication du beurre ont été augmentés depuis quelques années de façon excessive et déraisonnable. Ces taux sont maintenant régis par l'Echelle "N" de la Classification Messageries pour le Canada,, n° 2, entrée en vigueur le 1er mars 1911. Comme ces taux devraient être abaissés considérablement, je crois que les compagnies de messageries devraient rece-

voir l'ordre d'émettre un tarif spécial pour la crème entrant dans la fabrication du beurre, et je crois que les taux suivants, sugérés par M. le commissaire Mills, sont justes et raisonnables dans les circonstances:—

Milles.	Bidons de 5 gal.	Bidons de 5 gal.	Bidons de 5 gal.
25	15c.	20c.	25c.
50	20c.	25c.	30c.
75	25c.	30c.	35c.
100	30c.	35c.	40c.
150	35c.	43c.	50c.
200	40c.	51c.	60c.

Ce tarif entrera en vigueur le 15 avril 1911 et s'appliquera à tous les territoires à l'est de Port-Arthur.

La tare du bidon devra être comprise dans les taux ci-dessus. Ces taux ne comprennent pas le retour des récipients vides, mais comprennent un service de voiture partout où la chose existe pour d'autres commodités.

Nous avons beaucoup entendu parler récemment des taux pour le retour de récipients vides. Les compagnies de messageries ont exagéré l'interprétation qu'il s'agissait de donner à la classification des récipients vides, et elles ont été jusqu'à percevoir 10 cents pour le retour d'un seul bidon. Afin de les empêcher d'en agir ainsi à l'avenir, les mots suivants devraient être retranchés de la fin du second paragraphe sous les mots "récipients vides":

"et 10 cents sur chaque envoi."

Les expéditeurs ont aussi eu beaucoup d'ennuis parce que les compagnies exigeaient le paiement d'avance pour le retour des bidons vides. Je suis convaincu qu'aucune injustice ne sera infligée aux compagnies de messageries en les laissant percevoir leurs frais pour le retour des bidons vides quand ils sont délivrés aux propriétaires, car tous ceux qui désirent ravoir ces bidons sont certainement prêts à payer un taux raisonnable pour leur retour. Par conséquent, les mots: "les frais de retour devront être payés d'avance" devraient être retranchés de la classification.

Le commissaire en chef Mabee partage le même avis.

Jugement de M. le commissaire Mills, 31 mars 1911.

En l'année 1903, les compagnies de messageries ont affiché bon nombre de taux spéciaux sur le lait ou la crème, se rapprochant de l'un ou l'autre des deux échantillons suivants:

LAIT OU CRÈME.

(Compagnie de mesageries Dominion, Ottawa, 2 mars 1903.)

Distance.	Bidons de 5 gallons.	Bidons de 8 gallons.	Bidons de 10 gallons.
Dans un rayon de 25 milles	$0 16	$0 20	$0 25
Au-dessus de 25 à 45 milles	0 21	0 26	0 30

CRÈME SURE.

(Compagnie de messageries Dominion, Toronto, 5 juillet 1903.)

Distance.	Bidons de 5 gallons.	Bidons de 8 gallons.	Bidons de 10 gallons.
Au-dessus de 40 à 50 milles	$0 20	$0 25	$0 30
" 50 à 65 milles	0 25	0 30	0 35
" 65 à 80 milles	0 30	0 35	0 40

Bidons vides retournés sans frais. Pas de service de voitures.

Le 5 juillet 1906, tous les taux spéciaux existants sur la crème furent annulés et remplacés par les suivants:

CRÈME SURE POUR FINS DE FABRICATION.

(Compagnie de messageries Dominion.)

Distances.	Bidons de 5 gallons.	Bidons de 8 gallons.	Bidons de 10 gallons.
Pas plus de 40 milles	$0 15	$0 20	$0 25
" 50 "	0 20	0 25	0 30
" 65 "	0 25	0 30	0 35
" 80 "	0 30	0 35	0 40
" 100 "	0 35	0 40	0 45

Bidons vides retournés sans frais. Pas de service de voitures.

D'après ces chiffres, il paraîtrait que dans le voisinage d'Ottawa, en 1903, alors que le trafic était bien moins considérable que maintenant, les compagnies de messageries ont transporté de la crème jusqu'à 25 milles de distance et ont fait retour des bidons aux expéditeurs pour un total de 16 cents par bidon de 5 gallons, les taux pour de plus longues distances étant à proportion. Elles ont donné le même service dans le voisinage de Toronto, dans un rayon de 50 milles de cette ville, pour un total de 20 cents par bidon de 5 gallons. Dans les deux cas, il n'y avait pas de service de voitures.

Les mêmes taux, à de très légères variations, ont été demandés pour les mêmes services dans le voisinage de Montréal et ailleurs.

En juillet 1906, de légers changements ont été effectués par la compagnie Dominion dans les taux qui étaient en vigueur depuis trois ans antérieurement à cette date. A Ottawa, le maximum de la distance pour le taux le plus bas (16 cents) sur un bidon de 5 gallons a été augmenté de 15 milles et le taux fut réduit de 1 cent par gallon. Pour une distance de 26 à 45 milles inclusivement, à Ottawa, le taux avait été 21 cents par bidon de 5 gallons; pour une distance de 41 à 50 milles, à Toronto, le taux avait été 20 cents par bidon; et en 1906 le taux fut fixé à 20 cents par bidon pour distances de 41 à 50 milles inclusivement, à Ottawa, Toronto, et tous autres points à l'est de et y compris Sudbury-Junction, Ont.

Le principal changement, en 1906, a consisté à proportionner les taux aux trois dimensions de bidons et à graduer les distances de 1 mille à 100 milles.

En 1907, les compagnies découvrirent soudainement que les taux qu'elles avaient demandés depuis quatre ans n'étaient pas aussi élevés qu'ils auraient dû être; et ils

les augmentèrent immédiatement de 100 pour 100 sur les bidons de 5 gallons pour distances dans un rayon de 25 milles. C'était là une augmentation assez notable faite sans plus d'avis ou discussion. Le 5 mars 1911, elles décrétèrent une autre augmentation d'environ 50 pour 100, et elles prétendirent que cette augmentation avait été faite conformément aux principes exposés par la Commission.

Depuis 1906, le trafic de la crème a beaucoup augmenté, et considérant que l'augmentation du trafic dans toute province, ou dans tout Etat ou pays est si souvent alléguée par les experts du trafic et autres comme bonne et suffisante raison pour des taux moins élevés que ceux qui peuvent être demandés quand le trafic est relativement plus léger, je ne puis pas comprendre pour quelle raison on a pu avoir augmenté les taux sur la crème en janvier 1907. Les augmentations considérables dans le trafic, d'année en année étaient, suivant moi, très suffisantes pour contrebalancer ces augmentations en ce qui pouvait concerner les frais d'opération et de maintien.

Il ne faut pas oublier non plus que par les taux antérieurement en vigueur à 1907, les compagnies de messageries engageaient les cultivateurs à encourir des dépenses considérables que sans cela ils n'auraient pas encourues pour bidons, séparateurs, glacières et fabriques de beurre, dépenses dont une grande partie sera inutile si les taux actuels sur la crème sont maintenus par la Commission.

En outre, l'élevage du bétail et la laiterie sont deux industries importantes qui contribuent dans une grande mesure au succès de toutes les branches d'affaires, y compris les chemins de fer et les messageries par tout le Dominion. L'élevage du bétail et la section crèmerie de la laiterie vont ensemble, cette dernière contribuant considérablement au succès de la première, en une manière que je n'ai pas le temps d'expliquer. De là la gravité de toute innovation qui pourrait paralyser ces branches si importantes de l'agriculture canadienne.

Par conséquent, et vu que diverses parties intéressées dans l'expédition (voir notes de l'enquête à Ottawa, 21 mars 1911) ont fait valoir qu'elles n'avaient pas été entendues à l'époque de l'enquête sur les taux des messageries, mon opinion est qu'il devrait immédiatement être convenu que les taux sur la crème pour la fabrication du beurre entre tous les points à l'est de Port-Arthur ne devraient pas dépasser les chiffres indiqués dans le tableau suivant:

Milles.	Bidons de 5 gallons.	Bidons de 8 gallons.	Bidons de 10 gallons.
	cts.	cts.	cts.
25	15	20	25
50	20	25	30
75	25	30	35
100	30	35	40
150	35	43	50
200	40	51	60

Bidons vides retournés, 5 cents chacun.
Pas de réduction pour plus petits bidons ou partiellement remplis.

Je partage l'avis du sons-commissaire en chef que les mots " les frais doivent être payés d'avance " soient retranchés de la classification n° 2 pour le Canada.

Et je suggérerais que les compagnies de messageries reçoivent immédiatement instructions d'émettre un tarif spécial sur la crème douce pour autres fins que celles de la fabrication du beurre, et d'ajuster ce tarif à tout le service, y compris le retour des bidons vides, de manière que pour tout le service il n'y ait pas d'augmentation d'aucuns taux en plus de ceux demandés pour le dit service total de mars 1907 à mars 1911, et de soumettre ce tarif à l'approbation de la Commission.

Le commissaire en chef et le sous-commissaire en chef Scott partagent le même avis.

Jugement de M. le commissaire McLean, 1er avril 1911.

J'approuve la disposition recommandée pour les taux. Les taux sur la crème pour la fabrication du beurre, bien qu'ils aient été l'objet de réclamations au commencement de l'enquête, n'ont pas été, par inadvertance, soumis à la considération de la Commission. Les taux établis pour la fabrication du beurre dans la période comprise entre 1903 et 1906, inclusivement, ont été doublés en 1907. Je suis d'avis que les compagnies de messageries n'ont pas justifié cette augmentation non plus que le niveau augmenté des taux mis en vigueur le 1er mars 1911.

Si je comprends bien la situation en ce qui concerne la crème douce pour autres fins que celles de la fabrication du beurre, il y a là une situation différente de celle exposée dans le paragraphe précédent au sujet de la crème pour la fabrication du beurre, et il m'est impossible d'accepter la disposition contenue dans le paragraphe 2 de l'ordonnance.

En ce qui concerne la question du paiement d'avance des bidons vides, je regrette de ne pas pouvoir être favorable à la disposition recommandée. Je crois que quand les taux sont établis là où les marchandises sont délivrées, au lieu d'être reçues, par les compagnies de messageries, c'est là une affaire de concession et non pas de droit. Je crois que vu les arrangements qui ont existé dans la classification 16 au sujet du retour des bidons vides, alors qu'en divers cas il était stipulé que les bidons vides pourraient être retournés en remboursement par convention avec les laitiers, la même pratique aurait pu être adoptée en ce qui concerne les plus gros expéditeurs, et que disposition pour le paiement d'avance aurait pu rester pour les envois plus petits ou occasionnels, alors que les compagnies de messageries n'auraient pas été suffisamment assurées qu'elles recevraient le paiement des bidons leur restant en main.

Taux grande vitesse sur la crème.

Comme suite à l'ordonnance rendue conformément au jugement de la Commission, les compagnies de messageries ont préparé et soumis des tarifs spéciaux indiquant les taux sur la crème, douce ou sure, employée à toutes fins quelconques.

Jugement de M. le commissaire Mills, 19 juillet 1911.

Le 21 mars 1911, la Commission a rendu l'ordonnance n° 13381 fixant certains taux grande vitesse sur la crème destinée à la fabrication du beurre, et un tarif plus élevé pour la crème utilisée pour d'autres fins. Cette ordonnance, rendue pour deux tarifs, a été rendue conformément à la pratique des compagnies de messageries à l'ouest de Port-Arthur et une pratique suivie par quelques-unes des dites compagnies durant quelque temps pour les points situés à l'est de la dite ville. Mais l'expérience a engagé les compagnies de messageries et plusieurs expéditeurs de crème, dans les provinces du centre et de l'est, à demander un seul tarif pour la crème, sans égard à l'emploi qui en est fait.

Le 1er juin 1911, les compagnies de messageries ont soumis à la considération de la Commission un tarif spécial " B ", et le 26 juin un tarif spécial " C ", tous deux donnant les taux sur la crème, douce ou sure, employée à toutes fins quelconques, " B " excluant et " C " comprenant les frais de remboursement et de livraison.

Le tarif " B ", tel que soumis, est presque identique avec le tarif de la Commission sur la crème destinée à la fabrication du beurre, la seule différence consistant pour ainsi dire en la manière où se fait la perception et le service de livraison. Le tarif sur la crème à beurre comprend le service de perception et de livraison, alors que celui sur la crème sans restriction de destination ne comprend pas ce service.

Le tarif " C ", comprenant le service de perception et de livraison, diffère du tarif " B " qui fait exclusion de ce service, par une augmentation de 5 cents par bidon dans huit des taux cités, 10 cents par bidon dans deux des taux, et 15 cents par bidon dans un des taux.

En considérant ces augmentations proposées pour service de perception et livraison, je ne peux pas comprendre pourquoi le taux de ce service pour un bidon de 10 gallons devrait être 5 cents quand il est transporté 25 milles par chemin de fer, 10 cents quand il est transporté 50 milles, et 15 cents quand il est transporté 75 milles, alors que le taux pour ledit service supplémentaire pour un bidon de 5 gallons n'est pas déterminé ni affecté par la distance, soit 25, 50, 75 ou 100 milles.

Tout ce que je puis dire c'est que, après beaucoup de calculs, et après avoir mûrement considéré le traffic ci-dessus mentionné et les dépositions faites à l'enquête et comparé les taux demandés antérieurement à 1906, ceux demandés de 1907 au 1er mars dernier, ceux jusqu'ici demandés entre les points à l'ouest de Port-Arthur, et ceux maintenant demandés dans les provinces du centre et de l'est—sans oublier que le minimum volontairement établi et maintenu depuis nombre d'années entre les points à l'ouest de Port-Arthur est 15 cents, alors que le minimum pour le même service (y compris le retour des bidons vides, sans service de perception et de livraison) à l'est de Port-Arthur est 20 cents, ce dernier étant de $33\frac{1}{3}$ pour 100 de plus que le premier—j'ai fait quelques légers changements dans le tarif "B" soumis par les compagnies, quelques augmentations et quelques diminutions dans les chiffres, le tout aussi bien équilibré que possible, afin d'en arriver à des taux plus équitables par gallon sur la crème envoyée en bidons de 5 gallons comparativement à la crème envoyée en bidons de 8 et 10 gallons; et je soumets à l'approbation le tarif spécial suivant "B", comprenant les termes et conditions y énoncés, comme étant suivant moi raisonnablement juste tant pour les compagnies de messageries que pour les expéditeurs de crème.

COMPAGNIES DE MESSAGERIES TOMBANT SOUS LA JURIDICTION DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Taux spécial pour la crème en boîtes, avec ou sans enveloppe, clairement étiquetées et estampées (non en tinettes, avec ou sans glace).

S'appliquant à tous les points à l'est de Port-Arthur; aussi entre cette ville et les points à l'est.

Compris dans la classification des messageries pour le Canada, n° 2 (C.R.C. n° 2), les suppléments, leurs nouvelles émissions (excepté ce qui est ici spécifié).

Milles.	Boîtes de 5 gallons chacune.	Boîtes de 8 gallons chacune.	Boîtes de 10 gallons chacune.
	$	$	$
25	·15	·20	·25
50	·18	·26	·31
75	·22	·31	·36
100	·26	·36	·41
150	·34	·46	·51
200	·42	·56	61

Le service de collection et de livraison n'est pas compris dans le tarif ci-dessus.

Les boîtes de crème vides qui ont été transportées d'après ce tarif quand elles étaient remplies paieront sur le taux de cinq cents chacune pour être retournées par chemin de fer.

Aucune réduction ne sera faite sur les boîtes de moindres dimensions ou partiellement remplies.

Deux boîtes de cinq gallons ne seront pas tarifées sur le pied d'une de dix gallons.

Là où les voitures d'hiver et d'été livrent et collectent les effets pour l'expédition (y compris les boîtes pleines et les vides), les taux ci-haut seront augmentés de cinq cents par boîte.

Emis .... En vigueur ....

2. Les termes et conditions énumérés dans le tarif ci-dessus " B " sont et seront les termes et conditions et les seuls que toute compagnie de messagerie peut impoesr et exiger en rapport avec l'xpédition de la crème tel que ci-dessus.

3. *Stations ordinaires de chemins de fer.*—Toute compagnie de messagerie expédiant de la crème d'une station ordinaire de chemin de fer s'entendra avec l'agent ou un autre employé quelconque pour qu'il fasse en triplicata les connaissements dans la forme prescrite par la compagnie de messagerie—un pour son bureau, un pour l'expéditeur et l'autre pour le messager sur le train—chaque fois que d'après l'horaire les boîtes arriveront à la station 15 minutes avant que le convoi qui doit les transporter entre en gare.

4. *Haltes.*—Toute personne qui expédie de la crème des haltes (*flag stations*) doit préparer elle-même ou faire préparer en son nom et d'une façon claire et lisible les connaissements suivant la formule adoptée par la compagnie de messagerie—dont une copie pour le messager sur le convoi et une à être signée par ce messager et remise à l'expéditeur ou son représentant, et le dit expéditeur ou son représentant installera le plus vite possible les boîtes sur le convoi à son arrivée.

5. Sur toutes les formules d'expédition de la crème, il doit être réservé un espace pour la signature du consignataire accusant réception du nombre de boîtes entrées sur le connaissement; et sur les formules spéciales aux haltes (*flag stations*) il doit aussi se trouver un espace où le commis aux messageries puisse signer un accusé de réception du nombre de boîtes entrées sur le connaissement.

6. Sur demande, la compagnie pourvoira à un service de collection et livraison pour l'expédition de la crème dans toute localité où existe déjà un service de voitures d'été et d'hiver.

7. Toute compagnie de messagerie s'occupant lu transport de la crème—

(*a*) Verra à ce que ses commis ou messagers manutentionnent les boîtes avec tout le soin voulu.

(*b*) Livrera la crème (qui est un produit périssable) sous le plus court délai possible, dans tous les cas où la livraison a été requise, surtout lorsque la température est très élevée ou très basse.

(*c*) Agira de façon que les boîtes ne soient pas exposées au soleil ou à une forte gelée depuis l'époque du déchargement du wagon jusqu'à la livraison ou leur enlèvement par le consignataire.

8. Toutes les dispositions de cette ordonnance seront en vigueur à dater du 18 septembre 1911, inclusivement.

Approuvé par le sous-commissaire en chef Scott.

Jugement de M. le commissaire McLean, en date du 1er août 1911.

Je ne partage pas l'opinion du commissaire Mills sur les points qui suivent.

Il me semble que, dans le tableau des taux contenu dans son jugement, il serait plus satisfaisant, tant au point de vue de l'expéditeur que des compagnies de messagerie, que ces taux fussent exprimés par multiples de 5 cents. Cela aurait pour effet de faciliter la manutention de beaucoup des petits connaissements qui tombent sous le contrôle des messageries. Dans l'échelle des taux, tarif "B", soumis par les compagnies de messageries, bien que le taux soit porté de 30 cents à 35 cents dans la série de transport de 100 à 150 milles pour les boîtes de 5 gallons, ce taux n'affecte pas de la même manière les boîtes de 8 gallons et de 10 gallons, dans lesquels cas il y a augmentation de 10 cents pour le groupe de 50 milles. Il est de pratique que les taux soient proportionnellement moins élevés sur de plus longues distances. Dans la décision qu'il a rendue concernant les groupes de 100 à 150 milles et de 150 à 200 milles, le

commissaire Mills se conforme à la politique émise dans le tarif "B" dont il a été question plus haut, excepté que bien que le tarif "B" décrète une obligation supplémentaire de 10 pour 100 pour le groupe de 50 milles limité aux boîtes de 8 gallons et celles de 10 gallons, cette décision adopte la même obligation sur les boîtes de 5 gallons, une addition de 8 pour 100 étant faite pour le groupe de 150 à 200 milles au lieu de l'addition de 5 cents exigée dans le tarif "B". Je sais que c'est là le résultat de divers arrangements et vérifications faits par le commisaire Mills et qui ont, dans son opinion, pour effet d'équilibrer d'une façon plus équitable les taux en ce qui concerne l'expédition des boîtes de 5 gallons, comparée avec celle des boîtes de 8 et de 10 gallons. Je ne puis cependant prendre la même position que lui.

Le tarif que recommande le commissaire Mills a pour effet de laisser la collection et la livraison au gré de l'expéditeur. Le tarif en question décrète que " là où les voitures d'hiver et d'été recueillent ou livrent les boîtes, pleines ou vides, les taux ci-dessus subiront une augmentation de 5 cents par boîte ". Au cours de l'enquête j'ai émis l'opinion qu'un arrangement facultatif d'après lequel une compagnie de messagerie serait tantôt appelée à exécuter un service de collection et de livraison pendant que, dans une autre circonstance, elle en serait exempte, ne peut être satisfaisant et ne fonctionnerait pas d'une manière équitable. Après plus ample considération mon opinion s'est confirmée. Il ne me paraît pas juste que dans le cours ordinaire des choses le soin de mettre en pratique un service de collection et de livraison soit laissé à l'expéditeur individuel, tandis que dans les cas exceptionnels où le transport doit se faire sur une plus longue distance, etc., le fardeau en soit laissé à la compagnie de messagerie. En matière de collection ou de livraison, si le coût du service doit être inclus dans le taux exigé par la compagnie de messagerie, il doit être pris une moyenne entre les courts et les longs transports. D'après moi un arrangement facultatif serait plutôt à l'avantage d'une des parties intéressées. Si les marchands étaient d'une manière générale désireux de mettre eux-mêmes à exécution leur service de collection et de livraison, il y aurait peut-être une raison plausible d'appliquer un service facultatif, mais au cours de ses explications, M. Bingham a déclaré à l'enquête—

> " Que les marchands ont déjà admis qu'ils veulent un service de voitures, après discussion à ce sujet. Comme on veut un service de voitures, nous voudrions bien que vous considériez la question à ce point de vue là."

De plus, M. Bingham dit que, bien qu'il eut d'abord exprimé l'opinion qu'un service de voitures n'est pas essentiel, il l'a accordé à ceux engagés dans ce commerce qui l'ont demandé. Le commissaire Mills et moi-même partageons l'opinion qu'il devrait y avoir un taux supplémentaire pour le service de voitures. Il est essentiel que le tarif soit fait de façon à ce qu'il y ait, inclus dans le tarif, un prix pour la collection et la livraison. Le tableau suivant indique comment l'échelle des taux suggérée par le commissaire Mills fonctionne quand le prix de 5 cents pour la collection et la livraison est ajouté :—

Milles.	Boîtes de 5 gallons.	Collection et livraison incluses.	Boîtes de 8 gallons.	Collection et livraison incluses.	Boîtes de 10 gallons.	Collection et livraison incluses.
25...........	15	20	20	25	25	30
50...........	18	23	26	31	31	36
75...........	22	27	31	36	36	41
100	26	31	36	41	41	46
150..........	34	39	46	51	51	56
200...........	42	47	56	61	61	66

J'ai déjà dit quelle position je prends au sujet de l'échelle des taux et mentionné les taux que je crois raisonnables, la collection et la livraison incluses dans chaque cas. Voici:—

Milles.	Boîtes de 5 gallons.	Boîtes de 8 gallons.	Boîtes de 10 gallons.
25	20	25	30
50	25	30	35
75	30	35	40
100	35	40	45
150	40	45	50
200	45	50	55

Bien que le commissaire Mills ne traite pas spécialement de la question d'un prix minimum, je crois qu'il est d'opinion qu'il ne doit pas y avoir de taux minimum distinct pour une quantité et une distance données. Si c'est là son opinion, je la partage.

Le commissaire Mills traite d'autres sujets dans sa décision. En ce qui concerne les paragraphes qui traitent des stations régulières et des haltes de chemin de fer, nous n'avons pas de preuve suffisante qu'il y a assez de griefs pour justifier l'action que le commissaire Mills recommande de prendre à ce sujet. Il est vrai que, au cours d'une autre plainte portée par la *Montreal Milk Shippers' Associatoin,* qui s'occupe de l'expédition du lait à Montréal sur des wagons à marchandises, il est signalé des griefs qui sont du genre de ceux dont s'est occupé le commissaire Mills, mais nous n'avons pas de renseignements que des plaintes similaires aient été faites concernant l'expédition de la crème par voie de messageries. La Commission n'est pas, naturellement, tenue par les règles rigoureuses de la preuve, de s'astreindre aux mots mêmes contenus dans les plaintes qui lui sont soumises. Si elle est convaincue qu'il existe un grief qui exige une action différente de celle demandée, et qu'une nouvelle enquête serait de nature à apporter une solution plus satisfaisante à la question, il lui est loisible d'en agir ainsi; mais dans le cas actuel, en l'absence d'une déclaration à l'effet que tels griefs existent, et d'une enquête par la Commission de nature à justifier celle-ci d'accepter les suggestions du commissaire Mills, je me trouve dans l'impossibilité d'admettre ses recommandations.

La clause 6 de l'ordonnance attachée au jugement exige des compagnies de messagerie qu'elles fournissent un service de collection et de livraison pour les envois de crème dans toutes les localités où un service de voitures d'été et d'hiver existe. Je ne vois pas la nécessité d'inclure ces dispositions, parce que le refus de la compagnie de messagerie de fournir un tel service dans ces conditions ouvrirait la porte à des objections en ce qui regarde la différence.

Quant aux dispositions qui exigent que les compagnies de messagerie manutentionnent avec tout le soin voulu les boîtes et leur donnent un traitement conforme à la haute et la basse température, la Commission, en examinant la formule de reçus des compagnies de messagerie, a étudié avec beaucoup d'attention la question de solvabilité des compagnies et a donné à cette solvabilité beaucoup plus d'extension. Je suis d'opinion que la formule de reçus telle qu'elle existe à présent est suffisante.

In re OBJECTIONS AUX LETTRES DE CHANGE DANS CE CAS.

M. le commissaire Mills, 15 août 1911.

Je comprends qu'il serait peut-être commode pour les compagnies de messagerie " que les taux fussent exprimés par multiples de cinq cents ", et qu' " il est de pratique que les taux soient diminués ", tel que suggéré par le commissaire McLean; mais je ne m'occupe pas autant de " la coutume suivie au sujet des taux " et de l'accommoda-

tion des commis et agents de messagerie que de l'établissement d'un tarif raisonnable pour les compagnies de messagerie et équitable en ce qui regarde les envois de boîtes de différentes dimensions. Si 5 cents constituent une addition raisonnable au prix payé sur une boîte de 8 gallons pour une augmentation de 25 milles sur la distance, ce n'est assurément pas une augmentation raisonable au prix payé pour une boîte de 5 gallons pour la même distance additionnelle de 25 milles, tel que proposé par les compagnies de messagerie et approuvé par le commissaire McLean.

D'après les statistiques reçues de seize de nos principaux marchands, je constate que 50 pour 100 de leur crème leur sont expédiés en boîtes de 5 gallons, 35 pour 100 en 8 gallons, et 15 pour 100 en 10 gallons; que 25 pour 100 sont expédiés de 1 à 25 milles et 2 pour 100 de 101 à 150 milles; de sorte que je maintiens que le tarif supécial " C " tel que préparé dans l'ordonnance ci-jointe, assurera aux compagnies de messagerie un revenu aussi considérable que d'après le tarif " C " préparé par elles; et les taux qu'il contient est ce qui se rapproche le plus d'un prix raisonnable pour la crème expédiée dans des boîtes de différentes dimensions.

Ce que je connais du commerce de crème et de lait me met sous l'impression que la décision d'un marchand de lait relativement à la collection et la livraison ne dépend pas de la distance entre son établissement ou son entrepôt et la station du chemin de fer, mais du temps à sa disposition, et s'il a à sa disposition les hommes, les chevaux, les voitures d'été et d'hiver ou autres moyens de transport nécessaires à cette fin, de façon à pouvoir faire l'ouvrage lui-même; mais, à moins que l'arrangement facultatif soit à l'avantage des compagnies de messagerie, comme le craint le commissaire McLean, l'ordonnance, telle que je l'ai refaite, est mise sous une forme qui, je l'espère, rencontrera son approbation, de même que celle du sous-commissaire en chef.

Bien que je ne sois pas prêt à admettre que la Commission soit tenue de suivre strictement les lois de la preuve tel que cela se pratique dans les cours civiles ordinaires, ou qu'elle soit soumise à l'obligation de confiner ses actes aux seuls détails contenus dans les plaintes des particuliers à des audiences sans formalités quand elle est au fait des détails de la cause, cependant par déférence pour le commissaire McLean, j'ai omis les articles 3, 4, 5 et 6 qui traitent des haltes (*flag stations*) etc., dans le projet d'ordonnance soumis le 25 juillet 1911, parce que dans mon opinion ces articles peuvent facilement être soutenus, sans être partie essentielle de l'ordonnance.

Quelles que soient les obligations des compagnies de messageries, je sais, comme question du fait que les boîtes de lait et de crème ne sont pas toujours manutentionnées avec le soin voulu, que la crème n'est pas toujours livrée avec assez de promptitude après son arrivée à destination, qu'elles sont parfois exposées à l'action directe des rayons du soleil ou de la gelée pendant quelque temps après le déchargement des wagons. De là, sans nier ou admettre que la présente formule de reçu fournie par les compagnies est suffisante, et en dépit de l'expression d'opinion donnée par la commissaire McLean à cet effet, j'ai décidé de laisser dans l'ordonnance la section qui traite de ces matières.

La *Express Traffic Association* a demandé que cette partie de l'ordonnance soit considérée de nouveau, celle couverte par les paragraphes 3 et 4. Dans le paragraphe 3 les mots " les taux sont payables d'avance " sous l'item *vides* dans la classification, ont été enlevés et remplacés par les suivants: " si les taux autorisés pour le retour des vides ne sont pas payés d'avance par la personne qui les retourne, la personne à qui elles sont adressées sera responsable du prix de transport et devra le payer sur réception ". Les mots " et dix cents sur chaque envoi " dans le paragraphe 4 de l'ordonnance ont été biffés.

La nouvelle audience a eu lieu à Toronto le 23 octobre.

Le commissaire en chef Mabee a rendu un jugement oral à l'audience.

Quand cette ordonnance du 21 mars a été rendue, on y a inséré le paragraphe 3 à cause de la prétention que l'expéditeur originaire de marchandises envoyées dans des enveloppes retournables une fois vidées, lesquelles dans le cours ordinaire des choses sont renvoyées à l'expéditeur, se trouvait dans l'impossibilité de les ravoir parce que le consignataire ne se donnait pas la peine de payer d'avance les frais de renvoi.

On a cru, et lors de l'enquête générale on a déclaré, que si on imposait un tarif sur les boîtes vides et si on exigeait le paiement d'avance du prix de transport, que les expéditeurs ne pourraient jamais remettre la main sur ces boîtes vides.

Nous avons cru qu'il était à propos d'exiger un certain péage sur les boîtes vides retournées, mais il ne nous est pas, dans le temps, venu à l'idée que ce péage pût être exigé d'avance.

Afin de permettre aux expéditeurs de ravoir leurs boîtes vides, la clause 3 a été insérée dans l'ordonnance.

On a prétendu que la clause dans la classification internationale aura pour effet de faire amender l'ordonnance du 21 mars en enlevant la clause 3 et en insérant:—

> "Le prix de transport doit être payé d'avance, à moins qu'un arrangement s it intervenu avec le propriétaire des boîtes vides d'après lequel elles pourraient être renvoyées, le prix à être perçu."

Il n'est pas raisonnable de prévoir qu'il s'élevera quelque difficulté au sujet de ce changement, mais afin qu'il soit bien compris que s'il n'est pas mis en pratique avec des intentions libérales, et si les expéditeurs subissent des dommages ou rencontrent des obstacles, la Commission n'hésitera pas à la refaire de façon à ce qu'ils soient débarrassés de tout empêchement.

On demande de faire disparaître la clause 4 de l'ordonnance. Lorsqu'il s'est agi de prendre en considération cette partie d eal classification, les mots "sur le poids" actuel à la moitié du taux par cent livres au taux de la livre, qui s'appliquaient à tout le connaissement, avec un minimum de 5 cents sur chaque paquet et 10 cents sur chaque envoi, signifient littéralement que la compagnie peut avoir le droit d'exiger cinq cents sur trois paquets qui servent à compléter l'envoi, plus dix cents sur l'envoi. Il n'y a pas d'autre signification que celle-là.

On dit maintenant que ce n'était pas là ce qu'on avait dans l'idée; mais que ce que l'on voulait c'était de rendre le minimum de 10 cents applicable seulement là où il n'y aurait qu'un seul connaissement, et que là où il y en aurait plus d'un, pourvu que le minimum s'appliquât, et non le taux de la livre, qu'il y aurait, disons dans le cas de trois envois, 15 cents, et non pas 15 cents plus 10. Nous croyons cependant qu'à cause du fait que les compagnies de messageries, d'après ce taux, ont le droit de faire payer pour le trafic qu'elles transportaient gratuitement autrefois, un minimum de 5 cents sur chaque paquet isolé suffit, de sorte qu'aucun changement ne sera fait au paragraphe 4 de l'ordonnance du 21 mars.

Ordonnance rendue refusant la demande de rescinder la clause 4 de l'ordonnance précédente et amendant la clause 3 tel que demandé.

Plainte des cultivateurs concernant les augmentations des taux de messagerie le 1er mars 1911, résultant de taux séparés pour le renvoi des enveloppes vides telles que paniers à œufs, tinettes à beurre, jarres, bidons sur la ligne du chemin de fer, etc., Pacifique-Canadien entre St-Jean et Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Jugement de M. le commissaire Mills, 4 avril 1912.

Au sujet des quatre plaintes et requêtes des fermiers du voisinage de Hoyt, Gaspereaux, Clarendon et Westfield-Beach, N.-B., concernant certaines augmentations dans les taux de messageries le 1er mars 1911, provoquées par le renvoi des enveloppes

telles que paniers à œufs, tinettes à beurre, jarres, bidons, etc., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien entre St-Jean et Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick,—je ne vois pas comment la Commission peut s'occuper de tous ces cas séparés autrement que par une ordonnance générale à l'effet que là où une compagnie de messagerie tombant sous la juridiction de la Commission a augmenté quelqu'un de ses taux depuis le 28 février dernier, que cette augmentation soit due à une charge spéciale pour le renvoi des contenants ou autre cause, la dite compagnei devra rajuster ses taux de façon que, pour un service ou des services donnés, il n'y ait aucune charge totale plus élevée que celle fixée pour ce ou ces services anvant le 1er mars 1911; et je recommande qu'il soit ordonné aux compagnies de messagerie de préparer leurs taux conformément dans les trois semaines suivant la publication de cette ordonnance, donnant aux compagnies le droit d'en appeler dans les cas exceptionnels, et à la Commission le droit d'entendre les demandes pour réduction de taux et d'en disposer.

L'opinion du commissaire en chef était qu'on avait disposé de la question des charges sur les contenants en rendant jugement dans les causes relatives aux compagnies de messagerie. Le sous-commissaire en chef et le M. le commissaire McLean ont concouru dans cette opinion.

Re *limites de livraison des compagnies de messagerie.*

Jugement du commissaire en chef Mabee, 29 mai 1911.

Le 30 mars 1911, ordonnance a été rendue enjoignant aux compagnies d'express de livrer dans les cités, villes et villages à tous les points inclus dans les limites municipales, le et après le 1er juin, et abolissant les limites de livraison après cette date.

Afin que les compagnies ne soient victimes d'aucune injustice, permission leur a été réservée de faire "immédiatement" à la Commission une demande d'établissement de zones raisonnables de collection et de livraison aux endroits ou pour des raisons locales spéciales il ne serait pas raisonnable d'exiger la collection et la livraison dans toute l'étendue municipale.

Au lieu de se prévaloir "immédiatement" de cette permission, les compagnies ont retardé jusqu'à ce que, le 23 mai la Commission s'est trouvée encombré de demandes venant d'environ 75 points ou plus du Canada, les compagnies sachant parfaitement qu'il était impossible à la Commission de s'occuper d'aucune de ces demandes avant le 1er juin, date de la mise en vigueur de l'ordonnance. Bien plus, si c'est là la façon dont la Commission doit être récompensée de l'énorme latitude accordée aux compagnies, elle prendra son temps pour examiner ces demandes au mérite, et dans l'intervalle l'ordonnance du 30 mars sera en force. Les limites de livraison après le 1er juin sont abolies, et ce sera le devoir des compagnies de messageries de faire collection et livraison tel qu'indiqué par l'ordonnance du 30 mars.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean ont concouru.

Re *plaintes de la Compagnie de messagerie Saint-Georges. Service de collection et de livraison.*

La Commission a reçu le 3 juin une plainte portant la date du 1er juin, signée par un grand nombre d'habitants de Saint-Georges, alléguant, entre autres choses, que la Compagnie de messagerie Canadienne avait, depuis des années jusqu'au 1er janvier dernier, maintenu un service de collection et de livraison pour les hommes d'affaires de ce village. Que le 1er janvier celui qui faisait le service a refusé de continuer pour le montant d'argent qu'il recevait. Que la compagnie a refusé de payer plus, et que certains hommes d'affaires, pour tourner la difficulté, ont décidé de se cotiser pour payer un certain montant d'argent à la personne en question, et l'ont engagée à continuer la collection et la livraison à cet endroit.

La compagnie a répondu en alléguant qu'elle n'a jamais eu de service de livraison à Saint-Georges.

Afin de contrôler les faits, la Commission a dépêché un de ses officiers à Saint-Georges, et en date du 30 juin il a fait un rapport détaillé de son enquête poursuivie sur les lieux.

Il appert que les bureaux de la compagnie sont situés à quelque distance de la station, et que pour accommoder les habitants du village la compagnie a fait des arrangements pour transporter les effets au bureau dans le village, et les personnes engagées par la compagnie pour faire ce travail déclarent que ce que la compagnie leur payait était simplement pour le transport de ces effets de la station du chemin de fer au bureau des messageries et qu'elles n'ont jamais, en vertu de leur contrat avec la compagnie, fait le service de collection ou de livraison. Elles disent cependant qu'elles ont fait la livraison à certains marchands pour les accommoder, et que vu l'exiguité des bureaux de la compagnie, il leur était impossible de loger là tous les effets transportés. Un homme a déclaré avoir charroyé les effets pendant onze ans et avoir été agent pendant huit ans, et qu'il a parfaitement compris n'avoir jamais été obligé de livrer les effets, et que les sommes à lui payées n'étaient nullement destinées à couvrir les frais de livraison. Tous les deux affirment avoir fait la livraison à certaines personnes pour de l'argent reçu en sus de leurs gages, mais cela par suite d'arrangements spéciaux qui n'étaient pas faits au nom de la compagnie.

La Commission n'a pas encore été appelée à considérer s'il tombe dans ses attributions de forcer les compagnies de messageries d'établir un service de collection et de livraison aux points où des services de ce genre n'ont pas été établis volontairement; mais cette plainte s'appuie sur le fait que la compagnie, ayant établi le service, était obligée de le continuer. L'officier de la Commission rapporte que cette collection et cette livraison n'étaient faites qu'à titre d'accommodation des expéditeurs de l'endroit pour éviter la congestion au bureau de la compagnie, et que celle-ci n'était en aucune façon engagée par ce qui avait été fait comme collection et livraison, et qu'il n'était certainement pas raisonnable d'exiger d'elle qu'elle maintînt un service dans une ville de la grandeur de Saint-Georges. Dans ces circonstances, et par suite des faits, il semble clair qu'on ne devrait pas exiger de la compagnie qu'elle fasse la collection et la livraison à cet endroit.

M. le commissaire McLean a concouru dans ce jugement.

Re *Formules de reçus de messagerie. (Dossier 17565.)*

Jugement, M. le commissaire McLean, 19 juillet 1911.

Pour donner suite à plusieurs communications adressées à la Commission demandant que les compagnies de messagerie soient requises de signer d'autres formes de reçus que les leurs, sur la représentation que diverses maisons de commerce avaient des formes spéciales qu'il leur serait plus commode d'employer pour leurs affaires de messagerie, le bureau a soumis à la discussion à sa séance tenue à Ottawa le 22 juin, la question suivante:

> "Pourrait-on adopter un système raisonnable d'après lequel les compagnies de messagerie pourraient signer un reçu d'expéditeur au lieu de fournir elles-mêmes le blanc, la forme devant naturellement être celle approuvée par la Commission."

A l'audience, diverses formules de reçus employées par différentes maisons d'affaires avant que la nouvelle formule de reçu fût approuvée par la Commission ont été produites par M. Chrysler, qui représentait les compagnies de messagerie. Une de ces formules de reçu contenait ces lignes imprimées en tête:—

CANADIAN EXPRESS COMPANY,

Winnipeg, Man.,

"Reçu de la McClary Manufacturing Company en bonne condition, adressé à .... sujet aux conditions de transport telles que spécifiées dans la formule de reçu ordinaire de la Compagnie de messagerie Canadienne et approuvée par la Commission des chemins de fer du Canada."

M. Chrysler fit remarquer que les charretiers de la compagnie de messagerie n'était aucunement en état de vérifier la déclaration contenue dans cette formule quant au fait que les marchandises reçues sont en bonne condition. Cette formule avait en outre des colonnes pour inscrire le nombre des paquets, la qualité des paquets, les marchandies, le poids et la valeur. M. Chrysler soumit que le fait, pour l'agent de la compagnie de messagerie, de signer un tel reçu après que ces blancs ont été remplis, équivaudrait à une signature pour des détails que ni l'agent ni le charretier n'avaient aucun moyen de vérifier. On a soumis une formule de reçu de la *Toronto Type Foundry.* Cette formule contient les conditions ordinaires du reçu, la seule différence consiste dans le fait que le blanc où doit être écrit le nom de l'expéditeur est rempli par "*Toronto Type Foundry Company, Limited*", en caractère imprimé. A cette formule on n'applique pas les objections faites par M. Chrysler à celles du genre plus haut cité. L'intention de la Commission, en approuvant le reçu, était d'établir clairement la responsabilité de la compagnie, et la Commission ayant soigneusement examiné les dispositions concernant la responsabilité, celles-ci ne devraient pas être élargies sur le reçu par des détails additionnels qui obligeraient l'agent ou le charretier de la compagnie à se rendre responsable de conditions qu'il n'a eu aucune occasion de vérifier.

On a aussi prétendu que ce serait un avantage pour les expéditeurs si l'on pouvait imprimer les reçus en triplicata, le but étant d'en laisser un à l'expéditeur, en donner un au charretier et envoyer l'autre au consignataire.

Il n'y a aucune objection à la formule de reçu où le nom de l'expéditeur se trouverait imprimé dans le blanc où ce nom doit être inséré; mais vu que cela étendrait la responsabilité des compagnies de messagerie fixée par le reçu approuvé par la Commission, il semble que l'impression du reçu devrait être confiée aux compagnies, autrement elles pourraient être tenues responsables d'erreur dans la formule du reçu affectant leur responsabilité, bien qu'elles n'aient pas eu l'oportunité de vérifier la forme spéciale employée par l'expéditeur. Bien qu'on puisse dire que le reçu employé par l'expéditeur serait d'abord approuvé par les compagnies de messagerie, ceci ne s'entend que d'une approbation générale, car il est évidemment impossible de faire vérifier chacune des copies individuelles de la formule de reçu adoptée. Dans ces conditions, il est clair qu'il y aurait beaucoup de chance à faire erreur. La Commission est donc d'avis que dans le cas où un expéditeur tient à avoir son nom imprimé sur le reçu, cela peut être fait à la suite d'une entente avec les compagnies de mesasgerie, celles-ci se chargeant de l'impression et l'expéditeur convenant de payer le coût additionnel d'impression que cela occasionnerait.

Quant à la question d'avoir ou non des reçus en triplicata, bien que cela serait sans doute à l'avantage de l'expéditeur, c'est une affaire de commerce pratique que les compagnies de messageries et les expéditeurs doivent régler entre eux.

Le sous-commissaire en chef Scott et M. le commissaire Mills concordants.

Demande de l'Express Traffic Association pour une ordonnance autorisant les compagnies de messagerie à retirer et canceller l'article " D " de la classification n° 2 C.R.C.

AUDITION À TORONTO, le 23 octobre 1911.

Jugement verbal rendu à l'audience par le commissaire en chef Mabee.

Il y a deux demandes soumises à cette audience. La première vient des compagnies de messagerie pour une ordonnance éliminant l'article " D " de la classification. Au cours de l'enquête des messageries, on a examiné l'article " D ", et quelques-uns des item y compris furent éliminés; on a aussi dit quelque chose dans le temps pour répliquer à la prétention des compagnies de messagerie à l'effet que l'article fût entièrement enlevé de la classification, que ce qu'il y aurait de mieux à faire serait de la laisser en suspens et de l'entendre sous forme de seconde demande, si les compagnies de messagerie le jugeaient ainsi à propos. Cette demande n'a pas été entendue.

Le premier point soumis par M. Chrysler est que l'article " D " est différentiel, et il soutient que les expéditeurs des diverses classes de commodités comprises dans l'article" D " sont indûment favorisés par la mise en vigueur de ces taux. On donne à ces expéditeurs de meilleurs taux qu'à ceux qui expédient d'autres articles de commerce; et que pour cette raison seule, l'article établissant une distinction de ce genre, on devrait l'enlever de la classification.

Or il nous semble que cette réponse s'impose; les autorités du ministère des Postes ont établi des taux de poste spéciaux sur une grande quantité de commodités comprises dans l'article 70 et dans quelques-uns des articles subséquents des règlements postaux. A cette époque les taux de messagerie pour les commodités visées par ces règlements postaux étaient plus élevés que ceux alors mis en vigueur par le ministère des Postes. Nous reportant alors à cette époque, les compagnies de messagerie avaient le choix d'adopter ou non ces taux de poste réduits. Si une commission des chemins de fer eût existé à cette date, elle n'aurait pas eu le pouvoir de requérir les compagnies de messagerie de transporter les marchandises en compétition avec le ministère des Postes. On laissait aux compagnies de messagerie l'option de faire ou non cette compétition.

Elles établirent certains taux dans le but de faire face à la compétition dans le genre de trafic compris dans ces nouveaux règlements des Postes. Elles n'y étaient pas obligées, aussi ne sauraient-elles être tenues responsables du résultat ainsi obtenu. Il est vrai qu'en fin de compte, certains expéditeurs de telle ou telle commodité ont obtenu de méilleurs taux que d'autres expéditeurs d'autres commodités sur les mêmes voies ferrées et des mêmes compagnies de messagerie pour des distances de parcours égales. Mais ce n'est pas là la faute des compagnies de messagerie. Elles avaient le droit de faire face à la compétition et elles ne sont pas responsables du résultat. Aussi ne suffit-il pas de dire que cet article doit être enlevé parce qu'il est différentiel. La distinction n'est pas injuste, parce qu'elle n'est pas produite par aucune initiative de la part des compagnies de messagerie. Elle est causée par le fait des taux imposés par les autorités postales et que les compagnies de messagerie ont tenté d'appliquer en compétition. Ainsi nous ne croyons pas que la préférence résultant de la mise en vigueur de l'article " D " est de la nature de celle visée par la loi des chemins de fer. En conséquence, nous croyons que l'argument à l'effet de faire enlever cet article, parce qu'il est différentiel, ne doit pas être accepté.

Maintenant, la seconde objection à son enlèvement est que les compagnies de messagerie n'ont fait aucune preuve à l'effet qu'il n'y a aucune rémunération. Nous ne fermons pas les yeux sur le fait que, dans le cas où un taux compétitif est posé à l'origine, soit un taux pour rencontrer la compétition de quelque autre voiturier ou autre

corporation,—ce n'est pas au voiturier, s'il désire établir ce taux compétitif, de prouver qu'il n'est pas rémunérateur; mais ce cas-ci est quelque peu différent des cas ordinaires qui surgissent, parce qu'ici les compagnies de messagerie, lorsqu'elles ont inscrit cet article " D ", sont allées beaucoup plus loin que les autorités postales. Par exemple, le ministère des Postes a limité le poids des colis à cinq livres. Par leurs tarifs, les compagnies de messagerie ont offert de transporter à ce taux des colis de toute pesanteur. Il nous semble que l'on peut convenablement en conclure que les compagnies de messagerie ont considéré ces taux comme rémunératifs. Si elles s'étaient strictement liées et s'étaient limitées exclusivement à ce genre de trafic compris dans les nouveaux règlements postaux, alors ces autorités s'appliqueraient, et les compagnies de messagerie auraient le droit d'enlever entièrement ce tarif sans qu'on leur demande de démontrer s'il y avait ou non une rémunération.

Nous croyons donc, vu les circonstances exceptionnelles de ce cas, que l'échelle ne devrait pas être enlevée sans une preuve affirmative à l'effet que les compagnies de messagerie engagées au transport de cette classe de trafic n'y faisaient aucun profit.

Il y a un autre point qui nous paraît important, et c'est celui-ci: Au moment même où l'on nous pressait, l'année dernière, d'enlever l'article " D " de la classification canadienne, ces mêmes compagnies de messagerie étaient en conférence avec des fonctionnaires représentant des compagnies des Etats-Unis, et consentaient à une classification officielle n° 20, comprenant le trafic international, acceptant l'article " D " tel qu'il était dans la classification que nous avons ratifiée au mois de mars de cette année, et couvrant de plus nombre d'articles qui ne sont pas compris dans l'article " D " de la classification canadienne. J'ai parcouru à la hâte la liste de la classification internationale, et j'y trouve quelque 13 ou 14 item, dont aucun de grande importance, mais que l'on serait porté à croire de forte circulation. Prenez, par exemple, les plantes de toute sorte, excepté les plantes en pots, racines, graines de toutes sortes, tubercules, échantillons de grain; tous ces articles, en sus de ceux énumérés dans le présent article " D " de la classification canadienne, sont inclus dans cette classification internationale, et ce volontairement par les compagnies de messagerie. Nous hésiterions à enlever d'une classification canadienne une longue liste d'articles et commodités qu'on transporte d'après une classification convenue, par des voituriers américains entre les endroits des Etats-Unis et d'autres du Canada, et entre centres américains et *vice versa.* Prenons, par exemple, des articles expédiés de Boston, transportés par la *Dominion Express Company* à, disons, Vancouver, dans les mêmes wagons portant du trafic canadien parti de quelque localité du Canada, d'après les taux convenus avec les voituriers américains et contenus dans la classification n° 20; ce trafic serait transporté à des taux beaucoup plus bas que le même genre de trafic sur la même ligne de chemin de fer dans les mêmes wagons de messagerie pourrait l'être s'il partait de quelque centre canadien vers Vancouver. On pourrait multiplier les illustrations, mais cela seul suffit à nous porter à réfléchir, même s'il n'y avait rien d'autre chose dans toute cette affaire, avant que nous puissions éliminer l'article " D ". Il est impossible de dire à quel point des expéditeurs pourraient être exposés à souffrir par suite des taux beaucoup plus bas imposés sur le trafic de provenance américaine arrivant à des points communs du Canada et transporté par le même wagon. En conséquence, nous décidons que l'article reste dans la classification et n'en doive pas être éliminé.

Maintenant, en ce qui concerne la seconde partie de ce cas, à savoir, la demande de la section des libraires de la Chambre de Commerce à l'effet de modifier la classification par nous approuvée et mise en vigueur le 1er mars dernier afin d'augmenter le poids à transporter d'après l'article " D ", de 5 livres, à ce qu'il était d'après l'article antérieur, à savoir, tout poids au gré de l'expéditeur.

M. CHRYSLER.—Pourvu que la valeur n'en dépasse pas $10.

L'hon. M. MABEE.—Oui, avec une valeur limitée à $10.

Ce qui a déjà été dit, à savoir, que ce tarif est un tarif de concurrence, peut, en grande partie entrer dans la seconde application. La loi autorise un voiturier à entrer, quant à ses prix, en concurrence avec un autre voiturier, si c'est son désir. Par exemple, supposons le cas où le Pacifique-Canadien transporterait de Toronto à Montréal un certain produit à un prix donné, et supposons que le tarif du Grand-Tronc serait beaucoup plus élevé et que l'expéditeur viendrait demander à cette Commission une ordonnance pour forcer le Grand-Tronc à transporter ce produit à Montréal au même prix que le Pacifique-Canadien. Si je comprends la loi des chemins de fer, cette Commission n'aurait pas l'autorité nécessaire pour forcer le Grand-Tronc à faire cela. C'est là une des rares choses qui sont laissées à la discrétion du voiturier, c'est-à-dire d'accepter ou de refuser les taux de ses concurrents. La situation serait la même si les autorités postales avaient mis ces règlements en vigueur et qu'une demande fut entendue par cette Commission requérant que les compagnies de messagerie concourussent avec ces taux réduits pour les matières passant à la poste en vertu de ces règlements. Cette Commission n'aurait aucun pouvoir pour forcer les compagnies de messagerie à faire une telle concurrence. La raison en est apparente à sa face même. Si c'était là la loi, un tribunal sans scrupule pourrait, à un moment donné, ruiner un voiturier en le forçant à entrer en concurrence avec d'autres moyens de transport avec lesquels il n'a jamais songé à entrer en concurrence. Les Postes ont le droit de transporter toutes sortes de matières qui peuvent passer par la malle, et elles ont aussi le droit de faire des règlements pour établir à leur guise le tarif de ce transport. Il peut être dans l'intérêt général du pays que des matières d'une certaine classe passent à la malle, à perte, et il est insensé de prétendre qu'une compagnie de transport qui est obligée de gagner des dividendes afin de rembourser ses actionnaires peut être forcée d'entrer en concurrence dans ces circonstances. Si on faisait ici une demande pour forcer les compagnies de messagerie à entrer en concurrence avec ces taux réduits, cette demande serait nécessairement refusée. Ce que l'on demande dans le moment équivaut à la même chose, savoir: bien que les compagnies de messagerie aient établi un tarif de concurrence avec les postes pour les matières pesant jusqu'à cinq livres, on nous demande de faire disparaître la limite de cinq livres et les forcer à faire la concurrence pour le transport d'une classe de marchandises que les autorités postales ne songent pas à transporter. Nous prévoyons le dérangement que ce résultat pourrait avoir sur les affaires des libraires et autres qui avait l'usage de ce moyen. Nous prévoyons aussi les inconvénients qui résulteraient pour eux de l'obligation dont on a parlé d'attacher les paquets séparément et autres choses semblables. Mais nous ne pouvons nous occuper de cela. La compagnie de messagerie est dans son droit en se limitant à cinq livres. Nous n'avons pas la pouvoir de l'augmenter, et comme résultat la demande des libraires doit être refusée, et cette section "D" rester telle qu'elle existe dans la classification qui entre en vigueur le 1er mars de cette année.

Le "Board of Trade" de Halifax vs *la Compagnie de messagerie Canadienne.*

Le *Board of Trade* de Halifax s'est plaint du taux élevé exigé par la Compagnie de messagerie Canadienne durant les mois d'hiver, comparé à celui de l'été, pour le service des messageries entre Halifax et Charlottetown par le détroit de Northumberland.

Les faits sont relatés dans le jugement du commissaire en chef.

Jugement du commissaire en chef Mabee, du 6 janvier 1912.

Quand la question du tarif d'hiver de la Compagnie de messagerie de l'Ile-du-Prince-Edouard a été étudiée par la Commission, les faits se rapportant à la situation n'ont pas été suffisamment expliqués à la Commission, et la déclaration faite par elle, telle qu'elle apparaît à la page 61 du rapport imprimé, n'est pas correcte.

La compagnie a pendant des années exigé un prix supplémentaire de cinquante cents par 100 livres (base des marchandises) pour le service d'hiver, et il paraît maintenant que cette augmentation est basée sur le fait qu'il est nécessaire de faire passer le trafic par Georgetown, au lieu de l'envoyer directement à Charlottetown.

Pendant les mois d'été, le trafic d'express venant de l'Ouest destiné à l'Ile se rend à Summerside en passant par Pointe-du-Chêne, et se rend de la Nouvelle-Ecosse à Charlottetown en passant par Pictou; mais durant l'hiver tout le trafic destiné à l'Ile passe par Pictou et se rend soit à Charlottetown, soit à Georgetown, suivant les glaces du détroit et l'état du port de Charlottetown. Lorsque ce trafic passe par Georgetown, il faut transporter en chemin de fer le trafic destiné à Charlottetown, et pour ce service supplémentaire entre le 15 décembre et le 15 avril, la compagnie ajoute un honoraire de 50 cents par 100 livres au taux d'été. On ne se plaint pas de cette augmentation quand la trafic passe par Georgetown; mais la vérité est que durant la plus grande partie de cette période les steamers peuvent se rendre à Charlottetown sans être forcés de prendre la route de Georgetown, avec le résultat que la compagnie perçoit le prix supplémentaire basé sur le trajet par Georgetown et le transport par chemin de fer à partir de ce point, tandis que de fait le trafic ne passe pas par là. Les taux payés par la compagnie aux steamers sont les mêmes que le trafic se rendant directement de Pictou à Charlottetown ou de Pictou à Georgetown. Le taux supplémentaire n'est donc basé que sur le trajet en chemin de fer à partir de Georgetown. Il paraît clair que sur une grande partie du trafic d'hiver destiné à l'Ile, la compagnie exige paiement pour un service qu'elle ne donne réellement pas. Par exemple, on dit que pendant tout l'hiver de 1909 et 1910, le steamer du gouvernement a circulé entre Pictou et Charlottetown, excepté entre le 17 et le 25 janvier, alors qu'il a été obligé d'aller à Georgetown. La compagnie de messagerie nie cela, alléguant que d'après ses livres le steamer a fait quarante-six voyages directs de Pictou à Charlottetown, et treize directs de Pictou à Georgetown. Je ne sais pas laquelle des deux affirmations est exacte; mais en prenant celle de la compagnie, elle démontre que sur toutes les matières transportées sous son contrôle sur ce steamer pour ces quarante-six voyages, elle a perçu le supplément de cinquante cents par 100 livres sans avoir donné aucun service en retour.

Il y a eu beaucoup de correspondances entre le chef du département du trafic de la Commission et la compagnie de messagerie, cette dernière faisant des objections à toutes les suggestions qui ont été faites dans le but de rétablir la situation; de sorte que la compagnie ne paraît pas désireuse de faire un effort pour établir des taux qui ne comprennent pas le paiement pour un service qui n'est pas accompli.

Comme de raison, il se présente des difficultés. Au moment du départ, on ne peut pas dire quelle route prendra le trafic; de sorte que l'expéditeur qui voudrait payer d'avance serait obligé de payer le prix le plus élevé, quitte à se faire rembourser si son envoi allait directement de Pictou à Charlottetown. Ce n'est qu'au sujet des paiements à l'avance qu'il peut y avoir difficulté. Le péage applicable à la route devrait s'appliquer à tout trafic à percevoir. Il faut que la compagnie produise un ou des tarifs qui fasse disparaître cette anomalie. Le tarif peut prendre la forme qui présente le moins d'inconvénients pour tous les intéressés, et il doit être satisfaisant pour le chef du département du trafic. Il faut aussi empêcher la compagnie de percevoir ce supplément de taux sur le trafic qui, pour se rendre à l'Ile passe directement de Pictou à Charlottetown.

Ces tarifs amendés doivent être produits avant le 25 janvier courant.

M. le commissaire McLean concourt.

British Columbia News Co., Limited. (Dossier 4214.199.)

Demande d'un taux de messagerie de 1 pour 100 par livre sur les revues et périodiques de Vancouver, C.-B., aux marchands en dehors de la ville.

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement de M. le commissaire McLean, 27 janvier 1912.

La requérante qui a son domicile à Vancouver, demande un taux uniforme de 1 cent par livre sur les revues et les périodiques. La requérante et les compagnies de messagerie ayant soumis par écrit leurs prétentions, nous pouvons rendre maintenant notre décision.

Les taux applicables à présent sont les taux de la livre de marchandise, montant minimum de 10 cents par envoi, ou taux de l'article "D" s'il permet d'exiger moins. La requérante prétend que les taux existants empêchent le développement de ce genre d'affaires en dehors de la ville.

On ne prétend pas que le taux des marchandises n'est pas raisonnable en soi. Ce que l'on veut c'est un taux pour des fins de développement. La prétention de la Compagnie de mesagerie Dominion que le taux proposé lui causerait des pertes n'est pas prouvée; mais la requérante admet que "pour le présent le taux actuel ne serait pas très profitable".

D'après l'article 49 du Guide postal officiel. les journaux et périodiques anglais et étrangers de même que les publications canadiennes reconnus comme matières de seconde classe sont, une fois autorisés par le ministère des Postes, transportés pour le compte des marchands de journaux, aux souscripteurs du Canada et du Mexique au taux de 1 cent la livre, en poids brut. Le taux que l'on demande est en concurrence avec cela.

En se conformant aux taux des Postes, les compagnies de messagerie peuvent exercer leur discrétion quand à savoir si elles doivent ou non appliquer ces taux. Cela a été déclaré dans le cas *de la demande de la "Express Traffic Association" d'une ordonnance autorisant les compagnies de messagerie de retirer et canceler l'article "D" de la classification C.R.C. n° 2.* En rendant sa décision sur ce sujet, le 23 octobre 1911, le commissaire en chef s'est servi des termes suivants:—

> "La situation serait la même si les autorités postales avaient mis à effet ces règlements et si une demande était actuellement devant la Commission pour une ordonnance exigeant que les compagnies de messagerie entrent en concurrence avec ces taux réduits sur les matières qui, d'après ces règlements, peuvent passer à la malle. Cette Commission n'aurait pas le pouvoir d'exiger des compagnies de messagerie qu'elles fassent cette concurrence."

La compagnie de messagerie n'est pas obligée de protéger la requérante contre les pertes qui résulteraient pour elle du fait que ses affaires ne prendraient pas d'extension. La *Interstate Commerce Commission* a dit:

> "La position des producteurs est telle qu'il faudrait établir des taux qui leur permissent de mettre leurs marchandises sur le marché avec un profit raisonnable.
>
> Aucune telle preuve de la justesse des taux de transport ne peut être admise".
>
> *"Florida Fruit and Vegetable Company" vs la Compagnie de chemin de fer A.C.L.,*
>
> *17, I.C.C.R., 560.*

C'est-à-dire qu'il faut aussi reconnaître à l'agence de transport le droit à certain bénéfice. Envisagé au point de vue de la concurrence avec les Postes, le taux demandé peut être accepté ou refusé par les compagnies de messagerie. Envisagé au point de vue de l'expérimentation pour le développement des affaires, on doit reconnaître que la

compagnie de messagerie en établissant, de son plein gré, un tarif peu élevé pour développer les affaires, a dès le commencement une discrétion plus considérable que la Commission par ses ordonnances. L'esprit de la loi des chemins de fer veut que, en tenant compte des empêchements et des injustices, il y ait dans l'intérêt public une certaine élasticité dans la préparation des tarifs. L'initiative dans la préparation des tarifs est entre les mains de l'agence de transport. Il n'entre pas dans les attributions que le Parlement a assignées à la Commission d'établir des taux en vue du développement des affaires, mais de juger si ces taux sont raisonnables, soit sur demande soit de son propre mouvement.

Comme il n'a pas été établi que les taux exigés sont déraisonnables, la Commission ne serait pas justifiable d'ordonner l'établissement des taux d'expérimentation que l'on demande.

Le commissaire en chef Mabee concordant.

Plainte de la "Manitoba Free Press", de Winnipeg, relativement à la classification des journaux de Winnipeg à Calgary et Revelstoke.

(Dossier 4397-9.)

Jugement de M. le commissaire McLean, 20 février 1912.

Les faits sont exposés d'une façon complète dans le jugement de M. le commissaire McLean.

Cette affaire est venue devant la Commission à une séance à Winnipeg tenue le 15 juin 1911, mais elle a été remise parce qu'il a été déclaré que la requérante et les compagnies de messagerie étaient en pourparlers. La question a, subséquemment, été entendue à la réunion de la Commission à Winnipeg le 15 septembre 1911. Le procureur de la requérante déclara que, contrairement à ce que l'on avait espéré, n'avait pas été possible d'en venir à une entente. Un état exposant la position de la requérante fut produit et transcrit, et des copies en furent expédiées aux compagnies de messagerie intéressées. La question a par la suite été étudiée sur des *factums*. Un grand nombre de taux exposés dans ces *factums* ont été vérifiés, ce qui a exigé beaucoup de temps. Tout est maintenant prêt pour la décision.

La demande contenue dans la soumission du procureur de la requérante produite à la réunion du 15 septembre, allègue un traitement différentiel entre les provinces de l'Ouest et celle d'Ontario. Il y est dit que dans toute la province d'Ontario les journaux sont transportés au taux de ¼ de cent la livre. Il y est aussi fait allusion aux taux de transport des journaux entre différents points des Etats-Unis, ainsi qu'à ceux entre certains endroits des Etats-Unis et du Canada; et il était de plus soumis au cours de cet état un nouvel arrangement des taux comme suit:

"Aux points à moins de 300 milles du lieu de publication—" ¼ de cent la livre, poids brut.

"Aux points à plus de 300 milles du lieu jusqu'à 1,000—" ½ cent la livre, poids brut.

"Aux points à plus de 1,000 milles du lieu jusqu'à 1,500 milles—" ½ cent la livre, poids brut.

"Aux points à plus de 1,500 milles du lieu jusqu'à 2,000 milles—" ½ cent la livre, poids brut.

"Aux points à plus de 2,000 milles et plus éloignés—" 1¼ cent la livre.

"Les taux ci-dessus ne comprennent la livraison et la collection par voiture".

Afin de bien comprendre la présente demande, il est nécessaire de récapituler les démarches qui ont donné lieu à l'ordonnance de la Commission n° 9813 du 9 mars 1910. La demande de la *Manitoba Free Press*, de la *Telegram Printing Company* et de la *Tribune Publishing Company*, toutes de Winnipeg, en date du 9 septembre 1908, alléguait, en résumé, que les taux exigés par les compagnies de messagerie dans les pro-

vinces de l'Ouest pour le transport des journaux étaient injustes comparés à ceux exigés pour les mêmes distances dans la province d'Ontario. La question a été étudiée à une réunion générale. Le 3 janvier suivant l'ordonnance n° 9156 fut rendue. Elle pourvoyait à ce le taux jusqu'alors en vigueur de ½ de cent la livre sur les journaux transportés de Winnipeg, fut remis en force. L'attention de la Commission ayant été attirée sur le fait que le taux de ½ de cent la livre en vigueur dans l'est du Canada était limité à une zone de 300 milles du lieu de publication, et la plainte portant sur un taux supposé différentiel, la Commission, par son ordonnance 9813 du 9 mars 1910, décréta que son ordonnance 9156, à laquelle il a déjà été fait allusion, fut amendée d'une manière correspondante.

Lorsque ces ordonnances ont été rendues, la situation exacte en ce qui concerne les taux de messagerie sur les journaux dans l'est et dans l'ouest du Canada n'avait pas été définie. Par l'ordonnance de la Commission, tel qu'indiqué, le taux de ½ de cent par livre était applicable à une zone de 300 milles à partir de Winipeg, mais, en plus, il y avait aussi d'applicable un taux de 1 cent par livre jusqu'à un point où le taux de la marchandise dépassait $4.50 par 100 livres. Cela transporterait les journaux à environ 750 milles à l'ouest de Winnipeg, c'est-à-dire environ jusqu'à Latham, entre Medicine-Hat et Calgary sur la ligne-mère, et jusqu'à Coaldale, à une courte distance à l'est de Lethbridge et de la ligne du Nid-de-Corbeau; et au delà de cet endroit, suivant les tarifs, le taux régulier de la marchandise s'appliquerait au poids actuel.

Il est arrivé par mégarde, qu'au cours de la discussion de la classification des messageries par la Commission, le taux sur les journaux quotidiens a été confondu avec l'item de la classification qui concerne les revues et les périodiques. L'effet de confondre les journaux avec les revues et les périodiques était de les mettre sous le même taux que les marchandises. Cela signifie une augmentation considérable dans la zone d'au delà de 300 milles. Cela peut être en partie dû au fait que le taux sur les quotidiens se trouvait dans un supplément à la classification, et qui a jusqu'à un certain point échappé à l'attention, cela peut aussi être attribué au fait que pendant l'enquête sur les messageries, la Commission était submergée sous la multiplicité des détails, la plupart mal coordonnés. Mais quelle qu'ait été la cause de cet oubli, je n'ai aucune hésitation à dire, en ma qualité de participant à l'audition et au jugement lors de l'enquête *re* les messageries, que je ne me suis nullement aperçu qu'une augmentation comme celle-là résulterait du jugement, et si je m'en étais aperçu je n'aurais certainement pas concouru dans la façon dont nous avons disposé de cette affaire. L'effet de la décision sur ce point a été d'accorder aux éditeurs de Winnipeg une zone de 300 milles au taux de ½ de cent la livre, et d'exiger ensuite le taux entier des marchandises. L'arrangement d'apès lequel le taux de 1 cent par livre était mis en vigueur jusqu'à un point où le taux pour les marchandises devenait plus élevé que $4.50 par 100 livres devrait être rétabli. Cet arrangement menait jusqu'à 750 milles dans l'ouest. D'après le nouvel arrangement des taux réglementaires et de la réduction, cela ira jusqu'à environ 800 milles. Au delà de cette zone couverte par le taux de $4.50, les taux des marchandises s'appliquaient complètement. Le commerce des journaux diffère de bien des manières du trafic des marchandises ordinaires. Les journaux sont transportés à la dernière minute au train, où ils sont placés à la dernière minute par les employés des éditeurs. Il n'y a pas la dépense de collection et de livraison, comme dans le cas des marchandises ordinaires, et il n'y a pas non plus la dépense des connaissements, laquelle s'applique aussi aux marchandises ordinaires. Sans insister davantage, on doit admettre que d'après les taux qu'elles ont exigé pour les journaux, les compagnies de messagerie ont saisi ce point. On est donc justifiable de traiter la question des taux sur les journaux à un point de vue différent des marchandises ordinaires. Dans les circonstances, exiger le tarif entier des marchandises, au delà du point couvert par les $4.50, semble excessif, et un taux de moitié paraît raisonnable pour ce trafic. Voici un tableau indiquant comment fonctionnerait une combinaison

du tarif réglementaire de $4.50 et du tarif de moitié des marchandises, aux divers points particuliers:

	Tarif actuel par liv.	Tarif projeté par liv.
Saskatoon	3.25 cts.	1,00 cts.
Régina	2.75 "	1.00 "
Moosejaw	2.75 "	1.00 "
Swift-Current	3.50 "	1.00 "
Medicine-Hat	4.25 "	1.00 "
Edmonton	4.50 "	1.00 "
Lethbridge	4.50 "	1.00 "
Calgary	4.75 "	2.38 "
Banff	5.50 "	2.75 "
Fernie	5.75 "	2.88 "
Golden	6.25 "	3.13 "
Glacier	6.25 "	3.13 "
Revelstoke	6.50 "	3.25 "
Sicamous	6.50 "	3.25 "
Kamloops	6.75 "	3.38 "
North-Bend	7.00 "	3.50 "
Nelson	6.25 "	3.13 "
Vancouver	7.25 "	3.63 "

En résumé, voici quel serait la situation au point de vue des taux de l'ouest:

(1) Une zone de 300 milles de Winnipeg avec un tarif de ¼ de cent par livre.

(2) Une zone d'environ 500 milles au delà de cette zone avec un tarif de 1 cent par livre.

(3) Une autre zone couvrant le territoire jusqu'à Vancouver avec un tarif de la moitié du tarif des marchandises ordinaires.

Bien que la demande ait été faite par Winnipeg, il est manifeste que limiter le remède à Winnipeg serait sanctionner une pratique différentielle. En conséquence tous les bureaux de publication de l'ouest du Canada devraient être traités de la même manière.

Toutefois, cette question ne peut être envisagée au point de vue de l'ouest seulement. La question telle que soulevée est, comme on l'a laissé entendre, une question de différence fondamentale. Le procureur des requérants est dans l'erreur quand il dit que le taux de ¼ de cent est applicable généralement dans tout l'Ontario. Dans l'est du Canada le tarif de ¼ de cent est limité à une zone de 300 milles du lieu de publication. Au delà de cela, il n'y a à présent aucun tarif de 1 cent du genre de celui appliqué à l'ouest d'après le tarif de $4.50 des marchandises, et qu'on devait rétablir et dans l'est et dans l'ouest. On devrait remettre les choses dans l'est du Canada absolument sur les bases du nouvel arrangement recommandé pour l'ouest, et les journaux de l'est du Canada devraient jouir du privilège du tarif de 1 cent aux points couverts par les $4.50 et de ½ de cent pour les points plus éloignés. En accordant aux journaux de l'est une zone couverte par le taux de $4.50, voici quel serait le fonctionnement du tarif en prenant Toronto comme point typique:

Toronto à	Actuel.	Projeté.
Québec	1.75 ou 1¾ ct.	1 c.
Sherbrooke	1.75 " 1¾ "	1 c.
Mégantic	2.00 " 2 cts.	1 c.
Saint-Jean	2.75 " 2¾ "	1 c.
Moncton	2.75 " 2¾ "	1 c.
Truro	3.25 " 3¼ "	1 c.
Halifax	3.25 " 3¼ "	1 c.
Sydney	4.25 " 4¼ "	1 c.

Bien que pour rendre la chose plus claire on ait pris comme base que les journaux de l'ouest ne sont expédiés que dans la direction de l'ouest et ceux de l'est dans la direction de l'est, les mêmes conditions tarifaires, d'après la position ci-haut établie, devraient être accordées, que les envois prennent la direction de l'ouest ou la direction de l'est.

Il faut accorder le même traitement de tarif à tous les bureaux de publication tant dans l'est que dans l'ouest; et la classification devrait stipuler en conformité des recommandations qui précèdent.

Le chef de la Commission, M. Mabee, a appuyé le jugement.

Au sujet des demandes du réseau *Colborne Municipal Telephone* en vue d'opérer un raccordement avec la *Bell Telephone Company of Canada* à Goderich, Ont. Dossier n° 3839.154.

Jugement rendu le 3 avril 1911 par M. le commissaire Mills.

L'objection de la *Bell Telephone Company,* ainsi qu'énoncée dans sa communication du 14 courant, à ce qu'il soit accédé à la demande adressée à ce sujet, consiste en ce que la compagnie a appris et croit que le réseau de la compagnie requérante rivalise, dans un certain degré, avec celui de la *Goderich Rural Telephone Company, Limited;* et que, bien qu'elle ne soit pas légalement tenue de le faire, la *Bell Telephone Company* " se croit sous l'obligation morale de protéger l'intérêt de la dite *Goderich Rural Telephone Company, Limited,* contre un double réseau de concurrence ".

Ceci me paraît être une très faible réponse. La Commission n'abordera sûrement pas la question de concurrence entre les compagnies téléphoniques locales, et ne permettra pas à la *Bell Telephone Company* de refuser le raccordement sous le prétexte qu'il existe ou qu'il peut exister de la concurrence entre ces compagnies locales.

Dans la présente cause, la compagnie requérante n'est pas en concurrence avec la *Belle Company;* et M. J. N. Kernigham, le représentant de la compagnie requérante affirme que cette dernière n'a pas l'intention de concurrencer la Bell Company. (Voir page 2 de la lettre de M. Kernighan du 22 mars.)

En conséquence, je crois qu'il faut sans plus de retard rendre une ordonnance enjoignant le raccordement.

Le chef de la Commission, M. Mabee, le 3 avril 1912.

Je suis d'accord qu'il faudrait rendre une ordonnance acquiesçant à la demande et enjoignant à la *Bell Telephone Company* d'opérer le raccordement demandé.

La Commission ne possède pas assez de données pour être à même de fixer les stipulations du contrat de raccordement. Les parties pourront peut-être s'entendre à ce sujet.

Je recommanderais d'adresser à la requérante et à la *Bell Company* des copies de la décision de M. Mills et du présent mémoire. Si, dans un mois, elles ne peuvent s'entendre au sujet des conditions, la Commission déterminera alors les points en litige.

Le chef adjoint de la Commission, M. Scott, et M. le commissaire McLean, ont approuvé la décision.

En conséquence, l'ordonnance a été rendue.

Requête de l'*Ingersoll Telephone Company, Limited;* de la *Harrietsville Telphone Association, Limited;* de la *Blenheim and South Kent Telephone Company, Limited;* de la *Wheatley Telephone Company, Limited;* de la *People's Telephone Company of Forest, Limited;* de la *South Lambton Telephone Co-Operative Association, Limited;* de la *Port Hope Telephone Company, Limited;* de la *Markham and Pickering Telephone Company, Limited;* de la *Niagara District Telephone Company, Limited;* de la *Brussels, Morris, and Grey Municipal Telephone System* et de la *Consolidated Telephone Company, Limited;* demandant de rendre une ordonnance sous l'autorité de G et R, Edouard VII, chapitre 61, article 6, enjoignant à la *Bell Telephone Company of Canada* d'opérer le raccordement de longue distance avec leurs réseaux téléphoniques, respectivement.

A la conclusion de l'audition tenue à Toronto, le jugement a été rendu le 10 mai 1911 par le chef de la Commission, M. Mabee.

Ces demandes sont formulées sous l'empire du paragraphe 5 de l'article 4 du chapitre 61 de la loi modifiant la Loi des chemins de fer, 1908. Cette loi prévoyait qu'une compagnie de téléphone, quelle que soit l'autorité sous laquelle elle a été constituée en corporation, lorsqu'elle désirait utiliser un réseau ou une ligne téléphonique de longue distance dirigée ou mise en service par toute autre compagnie, et lorsque les parties ne pouvaient en venir à une entente à l'égard de cette utilisation, pouvait s'adresser à cette Commission pour qu'il lui fût fait droit. En outre, la loi prévoyait que cette Commission pourrait enjoindre à la compagnie d'assurer cette utilisation, ce raccordement ou cette communication aux conditions d'indemnité que la Commission pourrait juger justes et à propos. La Commission est aussi autorisée à désigner le temps, le lieu et la personne, ainsi qu'à déterminer les conditions auxquelles il faudra construire, installer, exploiter et entretenir ce service, ce raccordement ou cette communication.

Il se peut ou non (le fait est sans importance) que la législature, en adoptant cette loi, ait eu dans l'esprit toutes les différentes questions embarrassantes, difficiles et complexes qui pourraient résulter de son fonctionnement. Toutes ces compagnies téléphoniques sont désignées sous le nom d'" indépendantes ", quelle que soit la signification de ce terme relativement à cette demande. Ce sont toutes dans leur nature des compagnies rurales, et elles ont toutes été constituées en corporation sous le régime de la loi de la législature de la province d'Ontario. Ce ne sont pas des compagnies soumises à la juridiction de cette Commission, soit à l'égard des facilités qu'elles procurent au public, du service qu'elles rendent, ou des taux qu'elles prélèvent. De sorte que, en déterminant leurs droits se rattachant à cette demande, la Commission ne possède pas d'autorité dans la nature du contrôle de leurs facilités, de leur service ou de leurs taux, ni aucun droit d'en décider. La simple question qu'il nous faut résoudre consiste à savoir si dans toutes les circonstances présentées, la Commission est autorisée à rendre une ordonnance accordant à ces différentes compagnies le droit de se servir de l'installation de longue distance de la *Bell Telephone Company,* et à insérer dans cette ordonnance la disposition nécessaire qui s'appliquera équitablement, non seulement à la *Bell Telephone Company,* mais aux requérants.

La situation exposée dans la présente requête s'est développée d'une manière parfaitement naturelle. Dans les circonstances existantes, toute autre compagnie aurait agi comme la *Bell Telephone Company* et aurait établi ses lignes de service dans les endroits où la population était le plus agglomérée; dans les cités, dans les grandes d'abord, puis dans les petites, dans les villes et enfin dans les villages. Ensuite, elle a construit les lignes principales et établi les raccordements de longue distance entre ces différents villages, villes et cités, selon les besoins du public, et, nous supposons, selon la disponibilité du capital, en vue de l'érection des lignes de transmission nécessaires.

Dans les municipalités rurales, les gens étaient privés du service téléphonique. La *Bell Telephone Company* ne les a pas jugées, supposons-nous, un champ d'exploitation avantageux. Il y a quelques années, aucune compagnie n'aurait trouvé avantageux, je crois, d'exploiter le service téléphonique chez les cultivateurs. J'oserai même avancer que s'il s'était présenté, il y a quelques années, dans les concessions et dans les lignes latérales un agent de la *Bell Telephone Company,* qui aurait demandé aux cultivateurs d'installer le téléphone dans leurs maisons, il aurait obtenu environ un abonnement par township, peut-être moins. En définitive, ce champ a été couvert par l'activité qu'on espérait, savoir, les personnes locales intéressées, quelques-unes demeurant dans les villes et les villages, d'autres demeurant dans les townships, qui désiraient obtenir un raccordement téléphonique entre les villes, les villages et les townships contigus, ont organisé ces compagnies locales, dans le but d'exploiter le champ négligé par la *Bell Telephone Company.* Il va sans dire que les intérêts locaux ont réussi à faire prospérer les affaires et à installer des téléphones dans des endroits où une compagnie étrangère aurait entièrement échoué. Il en résulte que les différentes parties des Stats-Unis et du Canada deviennent un réseau de lignes téléphoniques dans toutes les sections rurales.

A mesure que les choses progressaient, les abonnés de ces réseaux " indépendants " ont naturellement désiré obtenir une communication de longue distance. La *Bell Telephone Company* exploitait déjà une installation de longue distance. Le capital ne serait probablement pas disponible, et très vraisemblablement il serait très inopportun qu'il le fût, afin de doubler les lignes de longue distance de la *Bell Telephone Company.* Les abonnés des lignes " indépendantes " ont alors adressé une demande à la *Bell Telephone,* dans le but d'obtenir ce raccordement dans 378 cas, je crois. La *Bell Telephone Company* a passé avec ces compagnies locales des contrats contenant—en ce qui concerne ceux que j'ai eu l'occasion de lire—de nombreuses stipulations répréhensibles; stipulations que la *Bell Company* est, je crois disposée à éliminer.

Un des points en litige, et qui présente la plus grande difficulté dans l'étude de cette question, est l'attitude adoptée par la *Bell Telephone Company,* qui refuse de passer contrat avec une compagnie locale, lorsque cette compagnie locale est en concurrence avec la *Bell Company.*

Beaucoup de gens croient que la concurrence est désirable. Elle l'est la plupart du temps; mais je n'ai jamais trouvé opportune la concurrence relative aux téléphones. Quand il est déjà établi un réseau téléphonique, et quand il existe une commission de services publics ou une commission de contrôle, investie de l'autorité de contraindre une compagnie à fournir des appareils à ceux qui ont l'intention de s'abonner et de procurer un service régulier, avec contrôle sur les taux que cette compagnie exige, il n'est pas nécessaire qu'une autre compagnie exploite ce champ. L'exploitation de lignes de concurrence dans les villes et les cités est simplement une perte de capital et une cause d'irritation dans les municipalités où il existe deux lignes. La concurrence est avantageuse, parce qu'elle procure un meilleur service et régularise les taux. Une commission de contrôle, du genre de la Commission des chemins de fer d'Ontario, qui contrôle toutes les compagnies locales, le service, les différents accessoires se rattachant à son exploitation, et qui contrôle aussi les taux, rend absolument inutile que, dans les villes, les cités ou villages, où il existe déjà un réseau téléphonique—fût-il " indépendant ", rural ou Bell—une autre compagnie exploite ce champ. Toutefois nous ne sommes pas appelés à étudier cet aspect de la question. Ce n'est qu'un point se rapportant à l'examen des conditions auxquelles ces requérantes obtiendraient le raccordement de longue distance. Nous n'avons pas le droit de dire à l'*Ingersoll Company,* " vous n'exercez pas d'opérations à Ingersoll ". Elle y opère par autorité légale, et il est indifférent, en ce qui nous concerne, qu'une, que deux ou que vingt compagnies téléphoniques exploitent à Ingersoll. La situation est la même. Elles y opèrent légitimement, et nous n'avons pas d'autorité

de nous immiscer dans leurs opérations. Cependant, il ne nous semble pas injuste d'examiner ce point comme un des éléments se rattachant à l'étude de cette demande.

En ce qui concerne encore Ingersoll, les opinions sont partagées au sujet de la question de savoir si, après que l'*Ingersoll Company* aura obtenu un raccordement de longue distance avec la *Bell Company,* les abonnés de la *Bell cesseront leur abonnement* à l'expiration de leurs contrats. Il nous semble que si le raccordement de longue distance était obtenu sans la moindre stipulation sauvegardant les droits existants de la *Bell Telephone Company,* dans très peu de temps, les quelque 250 abonnés de la *Bell* à Ingersoll seraient rayés des registres de la *Bell Company* et remplacés par les abonnés de l'*Ingersoll Company.*

Maintenant, il est très beau de dire qu'il faudrait procurer les plus libres communications et accorder aux abonnés du téléphone la plus vaste étendue afin de continuer leur communication. Il faudrait leur procurer ces avantages. Mais, sur le revers de la médaille, nous voyons une compagnie opérant et possédant 250 abonnés, munie d'une communication de longue distance, établie à Ingersoll de nombreuses années avant l'organisation de cette compagnie rurale. Bien que, d'une part, on prétende qu'elle soit un monopole, qu'elle ait été gérée d'une façon arbitraire, et ainsi de suite, de l'autre part, il y est placé un capital qu'il incombe à la Commission de protéger, comme c'est son devoir de veiller à ce que les abonnés du réseau Ingersoll obtiennent la communication de longue distance.

Si les taxes de la *Bell Telephone Company* à Ingersoll sont trop élevées, et je présume qu'elles ne le sont pas, car les abonnés de la *Bell Telephone* à Ingersoll n'ont pas adressé de demande à la Commission en vue de les réduire, et s'il avait été adressé une demande et prouvé que les taxes étaient excessives, elles auraient été réduites.

Nous sommes donc en présence de cette compagnie avec son capital placé, procurant un service à ses abonnés; nous sommes aussi en présence de l'*Ingersoll Company.* qui empiète graduellement sur ce qu'on allègue être la réserve de la *Bell Telephone* Company, au point qu'aujourd'hui, à Ingersoll, le réseau Ingersoll compte deux fois autant d'abonnés que le réseau Bell, mais ils sont privés de la communication de longue distance. Cette dernière est l'ancre de salut de la *Bell Telephone Company.* Sans elle, je suis parfaitement convaincu qu'elles ne posséderait pas actuellement 250 abonnés à Ingersoll. C'est la compagnie locale qui a le prestige. Ce sont les hommes d'affaires de la localité, qui, en favorisant activement des entreprises de cette nature, les rendent prospères, agressives, et qui obtiennent deux ou trois fois plus d'abonnés que n'en peut recruter la compagnie étrangère. La condition qui règne à Ingersoll surgira sans doute ailleurs. Elle domine déjà dans certains endroits. Bien qu'il nous incombe, si possible, de procurer aux abonnés de ces services ruraux un raccordement de longue distance sur les lignes de la *Bell Telephone company,* et bien que le Parlement, en adoptant cette loi, ait eu l'intention de nous faire agir sous son empire, la question qui nous est soumise est de savoir les conditions auxquelles nous sommes en mesure de soulager cette tension sans être injustes soit à l'égard des abonnés de l'*Ingersoll Telephone Company,* ou envers les actionnaires de la *Bell Telephone Company.*

Nous avons eu l'occasion d'entendre les opinions bien arrêtées de messieurs qui ont acquis une grande expérience dans ces questions. Je fais particulièrement allusion aux témoignages de M. Sylvan et de M. Kelsey. Ces deux témoins nous ont puissamment aidés. La déposition de M. Sylvan nous a surtout pénétrés de l'idée qu'elle était faite dans un esprit d'équité. A beaucoup d'égards, ou du moins à certains égards, il a été le plus sévère critique de certaines méthodes de la *Bell Telephone Company* que la Commission ait entendu au sujet de l'enquête. Malgré toute leur expérience de conditions semblables, aucun de ces messieurs n'a pu nous dire la manière dont, à leur avis, la Commission pourrait rendre une ordonnance qui fonctionnerait avec justice. Si les gens qui possèdent cette expérience ne sont pas en état de nous donner la base d'une ordonnance équitable, il serait peut-être à peine raisonnable d'espérer

que l'ordonnance projetée fonctionnera très équitablement. Il faut cependant agir, et je désire avouer sans ambages que nous sommes tous d'avis qu'il faut considérer à titre d'expérience l'ordonnance que nous avons l'intention de rendre. Il ne faut pas la considérer comme permanente, elle est simplement destinée à servir d'expérience, et elle n'entrera en vigueur que dans un an. Toute compagnie ou tout individu intéressé pourra avoir l'occasion, même dans le cours de cette année-là, de nous adresser une demande dans le but de la rescinder ou de la modifier, si la nécessité de le faire est démontrée.

Voici ce que nous nous proposons de faire: La *Bell Telephone Company* opérera un raccordement avec ces différentes compagnies requérantes, ou avec celles qui pourront désirer un raccordement aux termes de cette ordonnance, avec leurs fils de longue distance.

Si l'on ne peut s'entendre au sujet du laps de temps dans lequel ces raccordements doivent être effectués, alors, après avoir entendu les témoignages à ce sujet, nous fixerons une limite de temps.

La *Bell Telephone Company* doit exécuter tous les travaux, et chacune de ces compagnies doit lui rembourser les dépenses par elle faites au sujet du raccordement des fils ou des appareils ou des autres accessoires nécessaires.

S'il s'élève des différends entre une de ces compagnies et la *Bell Company* relativement au coût, ils seront soumis à l'ingénieur électricien de la Commission. Ce dernier les réglera, de sorte qu'il ne pourra pas y avoir de litige à cet égard.

Ce raccordement restera en vigueur durant douze mois, et chacune de ces compagnies transmettra des rapports mensuels; ou, si la coutume a été de les faire chaque semaine, ou quelle que soit la période, de la communication de longue distance, et des appels partant de leurs réseaux et qui sont transmis sur les lignes de la *Bell Company*, et elles doivent exposer dans ces rapports la durée de chaque conversation, ainsi que tous autres renseignements ou détails que les compagnies de cette nature ont actuellement l'habitude de se communiquer entre elles.

Chacune de ces compagnies devra payer à la *Bell Telephone Company* un taux de raccordement de longue distance de quinze cents pour chaque appel de longue distance émanant de la ligne de chacune de ces compagnies et transmis sur la *Bell Company*.

Le taux de longue distance de quinze cents est, naturellement, ajouté au tarif régulier de la *Bell Company* depuis le point d'échange ou de raccordement avec la compagnie locale jusqu'au point de destination.

A la fin de chaque mois, chacune de ces compagnies sera tenue de payer à la *Bell Company* ces prix de tarif de longue distance, plus le taux de raccordement de quinze cents. Chaque compagnie sera responsable du versement, et non l'abonné de la compagnie locale.

Lors de la rédaction de l'ordonnance, s'il doit y être inséré d'autres détails, les parties intéressées auront l'occasion de les discuter ou d'assister à leur règlement.

Ce qui a été énoncé ne s'applique qu'aux communications à destination étrangère, les appels émanant sur les lignes locales. Les communications à destination locales—C'est-à-dire celles ayant leur origine dans le réseau de la *Bell Company* destinées aux points locaux sur les lignes des différentes requérantes—seront transmises depuis le point local de correspondance sur la ligne locale par la compagnie locale. Dans ce dernier cas, il ne sera pas prélevé de taux de quinze cents. Il peut être juste ou non qu'il faudrait exiger un taux au profit de la compagnie locale, mais, en attendant, nous n'avons aucunement à résoudre ce point. Nous réglons seulement la situation consignée au dossier, savoir, le désir des abonnés de ces lignes d'obtenir une voie de communication. Cette voie sera établie aux conditions que nous avons indiquées. A l'expiration de l'année, s'il fallait modifier ou rescinder cette ordonnance, il sera délibéré à nouveau sur toute la question, et, au cours de cette année d'expérience, toutes ces compagnies locales doivent consigner toutes leurs opérations, tant à desti-

nation étrangère qu'à destination locale, de sorte que chaque compagnie sera à même de nous indiquer exactement le volume des communications et la manière dont il s'est développé et accru, comment il a diminué ou autrement, ainsi que le chiffre des recettes de la *Bell Telephone Company* provenant des communications émanant sur ces lignes locales. En outre, elles doivent consigner les communications à destination étrangère, ayant leur origine sur le réseau de la *Bell Telephone Company* et transmise aux abonnés locaux, sur les lignes locales. Lorsque nous examinerons de nouveau la situation, nous aurons ainsi un dossier de toutes ces différents sujets et nous pourrons peut-être l'étudier d'une manière bien plus intelligente que nous n'avons pu le faire jusqu'ici.

Requête de la "Southern Central Pacific Railway" demandant l'approbation des plans du tracé depuis le quart de section N.-E., 20-7-2, à l'ouest du 5e méridien, Alberta, jusqu'au quart de section N.-O., 26-6-3, à l'ouest du 5e méridien, Alberta.

Audition à Ottawa, le 3 mai 1991.

Jugement rendu par le chef de la Commission, M. Mabee.

Nous la remettrons *sine die,* à être fixée par vous, sur avis à M. Culbert, si vous désirez débattre plus amplement la question, avec la déclaration déjà formulée, qu'un chemin de fer fédéral n'a pas le droit de s'adresser à cette Commission pour obtenir un tracé qui le précipitera, de même que la compagnie à charte provinciale, dans un conflit et des difficultés interminables, dans le cas où une corporation provinciale, possédant une charte provinciale, réussit à faire approuver son tracé par le ministre des Chemins de fer de la province, dépose ensuite son tracé, étant alors en mesure de poursuivre légalement sa construction en conformité des lois de la province.

Si vous pouvez vous procurer un nouveau tracé à cet endroit sur l'un des deux côtés du creek, ou bien, si vous pouvez conclure une négociation avec eux et leur faire avancer ou reculer leur ligne afin de vous procurer de la place, communiquez une nouvelle requête et nous l'étudierons.

Relativement à cet autre parcours, 1 à 7.84, au sujet de la demande de la *Carbon Hill Company* aux termes du présent arrêté en conseil fédéral, nous recommanderons simplement au ministre de l'Intérieur que, le 4 avril, la Commission a approuvé le tracé compris entre le mille 1 et le mille 74 de la *Southern Centra Racific,* et qu'il existe un différend entre ce tracé et celui de la *Carbon Hill* entre le mille 4½ et le mille 7.

Re *tracé de Prince-Rupert de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.*

Les faits sont énoncés dans le jugement.

Jugement rendu le 27 novembre 1911 par le chef de la Commission, M. Mabee.

La compagnie de chemin de fer demande l'approbation de son tracé, " à l'ouest de Prince-Rupert ", mille 0 à mille 3.23. Voici les faits:—

Il y a longtemps que les plans du tracé de ce chemin de fer ont été approuvé, le chemin a été construit et mis en service en juin 1911. Sans soumettre de carte du tracé à l'approbation du ministre, ou de plans de tracé à l'approbation de la Commission, la compagnie a commencé la construction d'à peu près trois milles et quart de la ligne depuis la tête de ligne ouest à Prince-Rupert dans une direction ouest. Les travaux ont compris une très grande quantité de sautage de roc solide le long du port devant la ville. La couche du ballast a été achevée depuis quelque temps déjà, mais, en août dernier, les traverses et les rails n'avaient pas encore été posés. La compagnie s'adresse maintenant à la Commission pour faire approuver ses plans de tracé, parce qu'elle ne peut obtenir quelque $400,000 du gouvernement aux termes des contrats passés entre ce dernier et la compagnie, à moins qu'elle ne réussisse à prouver que les trois milles et quart ont été construits sous l'empire de la Loi des Chemins le fer. Si la compagnie n'avait pas été empêchée d'obtenir son montant, elle aurait continué, je crois, à ignorer les dispositions de la loi, qui doivent être observées avant de commencer la construction.

La compagnie a méconnu l'article 157, qui exige l'approbation de la carte du tracé par le ministre, les articles 158 et 159, qui exigent la préparation d'un plan,

profil et livre de renvoi, ainsi que leur dépôt au bureau de la Commission. Au lieu de procéder conformément aux prescriptions de la loi, les travaux ont été commencés et les remblais en pierre construits sur les terres où la marée se fait sentir. De plus, on a entièrement intercepté l'accès du havre aux lots de plusieurs personnes, de même qu'à une scierie. En formulant sa demande, l'avocat de la compagnie a prétendu qu'il n'a pas cru la demande nécessaire; qu'il était d'avis que ceci était simplement la cour de la compagnie et n'exigeait pas de carte ni de plan du tracé, mais que la compagnie était obligée d'adresser une demande pour obtenir l'argent du gouvernement. Avant le 1er janvier 1910, la Commission a décidé, dans beaucoup de cas, qu'elle n'avait pas juridiction pour approuver les travaux exécutés en contravention à la Loi des Chemins de fer, et, en vertu de 9 et 10 Edouard VII, chap. 50, art. 2, la Commission a été autorisée à approuver les travaux exécutés, sans approbation, avant le 31 décembre 1909. On a cru que cela permettrait aux compagnies de résoudre les difficultés, et, sous le régime de cet article, la Commission a rendu de nombreuses ordonnances. Le ballastage en question a été effectué postérieurement à la date ci-dessus. La Commission n'a donc pas juridiction pour approuver le plan du tracé.

La requête doit être rejetée.

M. le commissaire McLean a appuyé le jugement.

Rochester vs *Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.*

Les faits sont entièrement exposés dans le jugement.

Jugement rendu le 20 décembre 1911 par le chef de la Commission, M. Mabee.

Le 25 novembre 1909, J. Y. Rochester s'est plaint à la Commission, en son propre nom, ainsi qu'au nome de la *Georgetown Lumber Company,* de la *Union Transfer Company,* de la *Westholme Lumber Company,* de *Westenhaver Bros.* et de W. M. Law, que la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique se proposait d'élever un rempblai solide sur l'entrée de Market-Cove, en face des lots loués du gouvernement de la Colombie-Britannique par les intéressés ci-dessus. On a demandé à la Commission de protéger les droits de ces intéressés si on soumettait les plans à son approbation.

Le 29 décembre 1909, la compagnie de chemin de fer a communiqué les plans du tracé depuis le mille 0.00 jusqu'au mille 3.23, Prince-Rupert, à l'ouest, et demandé de les approuver. Le ministre n'avait pas alors approuvé de carte de tracé pour cette partie de la ligne, et comme la Commission était saisie de la plainte de Rochester *et al,* l'approbation des plans du tracé a été différée en attendant une plus ample enquête.

Le 5 janvier 1910, la Commission a conseillé à la compagnie de signifier une copie de la demande de la compagnie au gouvernement de la Colombie-Britannique, car il semblait être porté préjudice aux terres de la province.

Le 18 janvier, il a été signifié à la compagnie une copie de la plainte et de la requête de M. Rochester et de ses co-demandeurs.

Le 27 janvier, l'avocat de la compagnie de chemin de fer a transmis à la Commission copie d'une lettre de l'ingénieur en chef de la compagnie. Cette lettre est importante, et en voici le contenu:—

> " Je vous transmets sous ce pli la lettre du secrétaire de la Commission des chemins de fer et les pièces y annexées, au sujet de l'approbation de notre tracé en vue du prolongement de notre ligne à Prince-Rupert depuis le mille 0.00 jusqu'au mille 3.25.
>
> " Dans le but d'éclaircir les conditions, en tant qu'elles concernent le sujet sur lequel M. J. Y. Rochester a attiré l'attention du commissaire McLean, j'annexe un carte lithographiée de Prince-Rupert.

" L'anse mentionnée dans la correspondance est désignée dans la localité sous le nom de Cow-Creek. En consultant les cartes et les profils au dossier, on constatera que l'élévation du terrain en face de Cow-Creek, où notre ligne centrale est tracée, est de huit pieds au-dessus de la marée basse. A marée haute, l'eau recule, ainsi qu'indiqué sur la carte. Durant les quelques heures de haute marée, on pourrait remorquer une allège dans cette anse sur une distance d'environ 300 pieds du chemin de fer et la remettre à flots à la haute marée suivante.

" L'usage de cette facilité peut procurer un certain avantage aux personnes et aux compagnies qui possèdent un bail temporaire de quelque terrain contigu. Cependant, pour rendre ceci possible, il faudrait que la compagnie de chemin de fer fît une dépense supplémentaire de $300,000 à $400,000 qu'occasionnerait la construction de ponts ouverts sur toute la cour, qui doit être établie à cet endroit-là. En outre, il faudra continuellement maintenir un personnel d'hommes afin d'ouvrir ces ponts, lorsqu'on désirera faire entrer l'allège dans l'anse ou l'en faire sortir. Il va sans dire que cela entraînerait la suspension de tout le trafic du chemin de fer durant toute cette période à cet endroit.

" Afin d'expliquer la portée de la difficulté sur laquelle M. Rochester attire l'attention du commissaire, je désirerais compléter les renseignements qu'il fournit en expliquant que, lors de la subdivision de l'emplacement de la ville de Prince-Rupert en blocs et en lots, le *water frontage* a aussi été subdivisé et le gouvernement de la Colombie-Britannique a pris sa partie de chacun d'eux. Tout le terrain propre à la construction et aux fins urbaines a été divisé en lots et en blocs. Cette partie du terrain comprise dans la superficie subdivisée et impropre à être divisée en lots de construction ou aux autres fins urbaines, surtout dans le voisinage du *water front,* a été considérée partie des lots de grève compris dans la division du *water front.* La partie du *water front* choisie par le gouvernement de la Colombie-Britannique est coloriée en vert sur la carte lithographiée, et le *water front* retenu par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans le but d'agrandir son terminus océanique sous la forme de cours, emplacements de bâtiments, quais, etc., n'est pas colorié.

" Lorsque cette subdivision a été effectuée, il a été soumis au gouvernement de la Colombie-Britannique des cartes indiquant l'usage projeté que la compagnie de chemin de fer ferait de la propriété qu'elle désirait. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a choisi le *water frontage* et les lots de grève ainsi que les autres terrains coloriés en vert à Cow-Creek. L'arrangement portait que nous devions obtenir 100 pieds de large à titre de droit de passage sur tout le terrain choisi par le gouvernement de la Colombie-Britannique pour le tracé de notre ligne, mais, afin de permettre la construction des cours et des autres installations à être établies à Cow-Creek et à l'est sur l'estuaire connu sous le nom de Hays-Creek, le gouvernement a porté à 350 pieds en face de Cow-Creek cette largeur nécessaire du droit de passage de 100 pieds. On n'a jamais un seul instant considéré l'anse à Cow-Creek comme *water frontage* ou eau navigable. Le gouvernement de la Colombie-Britannique construit actuellement un quai lui appartenant sur son *water frontage* jusqu'à son extrémité, depuis Cow-Creek vers l'est, et le Grand-Tronc-Pacifique projette la construction d'un quai sur son *water frontage* à partir de Cow-Creek dans la direction de l'est. La construction de ces quais fermera naturellement l'anse Cow-Creek.

" M. Rochester et quelques autres associés avec lui ont dernièrement obtenu du gouvernement de la Colombie-Britannique un bail temporaire, dont j'ignore la durée, en vue d'occuper une partie de la terre de Cow-Creek. Il va sans dire que, lors de la division de ce *water front,* le gouvernement de la Colombie-Britannique a parfaitement reconnu que nous devions établir nos cours, ainsi qu'indiqué, à travers Cow-Creek. Il est donc évident que l'exécution actuelle de nos

plans, ainsi que projetée à l'origine, ne préjudicie à personne. La première demande formulée par la compagnie tendait à construire un pont de pilotis en face de Cow-Creek, de manière à pouvoir faire rentrer les canots, etc. Plus tard, comme la question est devenue controversée, on a demandé un chenal libre. A votre demande, je vous ai expliqué toutes ces conditions pour la gouverne des autres ministères. Il est important pour la compagnie de chemin de fer que cette question soit solutionnée le plus tôt possible, car l'établissement de la ville, et surtout le long du *water front,* rend très hasardeux et dispendieux les travaux de la construction de la voie ferrée, à cause du sautage de la roche, etc."

Le 5 février, la Commission a reçu du ministère des Travaux publics copie d'une pétition adressée au ministre, et dont voici copie:—

"Nous, les locataires soussignés du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique de tous les lots d'emmagasinage marqués en rouge suivant le schéma annexé, de ce qui est désigné sous le nom de Cow-Bay, havre de Prince-Rupert, avons l'honneur d'attirer respectueusement l'attention de votre ministère sur la nécessité d'installer un pont-levis sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à l'endroit de la traverse de la baie en face de notre propriété.

"Etant donné que nous avons acquis cette propriété dans le but de manutentionner du bois de service, du charbon, du sable et du gravier de nos allèges et chalands, l'obstruction du chenal au moyen d'un remblai solide par la compagnie de chemin de fer rendra sans valeur notre propriété.

"Comme la compagnie de chemin de fer projette le prolongement de sa ligne depuis le quai actuel le long du *water front* jusqu'à l'extrémité de l'emplacement de ville, nous vous prierions de ne pas accorder aux plans de prolongement l'approbation du Gouverneur en conseil, à moins qu'il ne soit construit un pont-levis d'une largeur suffisante, disons d'une ouverture de 50 pieds, ou, dans le cas où il surgira une question au sujet de la navigabilité de cette partie du *water front,* que l'affaire soit renvoyée à New-Westminster à votre ingénieur ministériel, qui fera son rapport."

Nous avons l'honneur de demeurer, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

WESTHOLME LUMBER CO., LTD.,
par Sol. Cameron, pour le prés.
PRINCE RUPERT SAND AND GRAVEL CO.,
par J. Y. Rochester.
UNION TRANSFER CO.,
par J. A. Lindsay.
WESTENHAVER BROS.,
par C. C. Westenhaver.
W. M. LAW,
par D. M. Moore.
GEORGETOWN SAW MILL CO., LTD.,
par C. W. Peck.

L'ingénieur dirigeant de ce ministère avait transmis à ce sujet le rapport suivant:—

"En réponse à votre lettre n° 5161, du 9 octobre dernier, transmettant un mémoire de l'honorable ministre et attirant l'attention sur une communication annexée adressée par les locataires des lots d'emmagasinage, dans la baie Cow, havre de Prince-Rupert, C.-B., relativement à la nécessité d'installer un pont-levis

sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à cet endroit, suivant le plan annexé, j'ai l'honneur de dire que je vous transmets ci-inclus un rapport de M. Worsfold, le sous-ingénieur, ainsi qu'un plan indiquant la localité et les lignes projetées du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et qui expliquera parfaitement la situation.

"Vos requérants sont les locataires des lots marqués et coloriés en rouge sur le plan que je vous communique. La durée du bail est de cinq ans, et il est renouvelable à l'expiration, sur évaluation, je suppose. Le loyer annuel de ces lots, dont le nombre est de 15, se totalise par $2,225.54, ce qui indique qu'ils sont d'une valeur considérable. Lors de la vente de ces baux, le représentant du gouvernement provincial a assuré aux acheteurs (vos requérants) qu'ils auraient toujours libre accès à ces lots du côté du port, vu que ceci est le facteur fondamental de la valeur des lots. Aux termes de la requête, les locataires sont évidemment sous l'impression qu'on a seulement projeté l'établissement d'une ou, au plus, de deux lignes de chemin de fer entre leurs lots et le port, tandis que le plan annexé indique que la compagnie de chemin de fer en projette la construction de pas moins de neuf ou dix, comprenant une largeur de 260 pieds. Cet espace n'exigerait pas moins de six ponts-levis ou ponts à bascule d'une largeur de 25 pieds, avec une ouverture libre de 40 pieds, ce qui suffit aux fins commerciales.

"Je ne vois pas exactement en quoi notre ministère est intéressé. C'est d'abord une question à débattre entre les locataires et les vendeurs (le gouvernement provincial), et c'est à ce dernier de remplir sa promesse ou de résilier les baux et de rémunérer les détenteurs de leurs dépenses, etc., ou bien il semblerait régulier d'interjeter appel à la Commission des chemins de fer. Tout dépend du point de vue. La compagnie de chemin de fer a réservé ce droit de passage, lorsqu'elle a départi au gouvernement provincial la propriété de l'emplacement de la ville, et elle prétend posséder le droit de fermer l'entrée de Cow-Bay. Je ne sache pas que la réserve d'un droit de passage, avec les privilèges qu'elle comporte, la justifie d'empêcher l'accès à la propriété commerciale confinant à la baie, sur quoi dépend la valeur de cette propriété. Dans la situation actuelle, et en attendant un règlement, je recommanderais qu'on obligeât la voie ferrée à procurer, en tout cas, un accès temporaire, en construisant sur la voie actuelle un pont à bascule ou un pont-levis de 40 pieds. Toutefois, ainsi que susdit, je ne crois pas que le règlement de cette affaire tombe sous la juridiction de notre ministère.

"Je vous transmets sous ce pli le mémoire de l'honorable ministre."

La communication adressée à la Commission énonçait que . . .

"En ce qui concerne les lignes de chemin de fer traversant les baies ou les anses faisant partie des eaux navigables; le ministère est d'avis qu'il faudrait lui soumettre, avant de les approuver définitivement, les plans détaillés des structures de remblais."

Ceci est conforme à l'article 233 de la Loi des Chemins de fer, et la Commission s'y était toujours conformée. Toutefois, avant d'aller plus loin, la compagnie de chemin de fer, au moyen d'une lettre datée du 1er mars, reçue par la Commission le 5 mars, a retiré sa demande d'approbation de ces plans, et a demandé de les lui renvoyer.

Dans l'intervalle, la compagnie de chemin de fer, sans aucune autorité apparente, a procédé activement aux travaux de l'établissement de sa ligne de chemin de fer le long de la route incriminée, sans approbation de toute carte de tracé par le ministre ou de plans de tracé par la Commission. Le 16 février, on a signifié, j'ignore en vertu de quelle autorité, des avis de quitter les lieux. Le 18 février, les travaux étaient si avancés que l'entrée de la petite baie était obstruée et les allèges de quelques requérants étaient empêchées d'entrer. Cette petite baie est d'une étendue considérable et, après avoir personnellement examiné toutes les propriétés, je n'hésite pas à conclure que l'obstruction de l'accès du port aux lots et terres entourant la petite baie est une

grave perte et une grande incommodité. Un dock construit en bois solide, d'une longueur variant de soixante à cent pieds, je crois, est érigé près de la tête de la petite baie, et utilisé pour charger les matériaux des allèges. Une scierie est établie à la tête de la petite baie, et, avant que la compagnie eût construit un remblai en pierre solide sur son embouchure, les allèges et les petits remorqueurs avaient libre accès aux différents endroits autour de cette crique durant la marée haute. En février, la Commission a reçu de fermes résolutions de la Chambre de Commerce de Prince-Rupert protestant contre la compagnie qui ferme cette baie, et alléguant que cette action détournerait tout le sable, tout le gravier et tous les matériaux de construction sur les docks du Grand-Tronc-Pacifique, à l'avantage de cette compagnie et aux dépens des constructeurs.

Le 3 mars, la Commission a télégraphié à la compagnie que les requérants se plaignaient de la marche des travaux, et la réponse reçue portait que la compagnie procédait seulement à la construction d'une cour établie sur son propre terrain.

Le 24 février, ces requérants ont fait signifier à la compagnie de chemin de fer la plainte formelle suivante:—

"John Y. Rochester, la *Georgetown Lumber Company, Limited,* la *Union Transfer Co.,* MM. Westenhaver Bros., la *Westholme Lumber Company, Limited,* et W. H. Law, faisant tous affaires à Prince-Rupert, dans la province de la Colombie-Britannique, demandent par les présentes à la Commission de rendre, sous l'autorité de l'article 233 de la Loi des Chemins de fer, une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de construire un pont sur partie de l'entrée de la baie Cameron, sur la partie de sa ligne à l'ouest de O, entre les gares 28 et 30, sur l'emplacement de ville de Rupert, de manière à ménager une entrée d'au moins 45 pieds pour le passage des allèges et des autres embarcations, au-dessous de cet endroit, depuis le port de Prince-Rupert jusqu'à la dite baie Cameron.

"1. Chacun des requérants est, pour un certain terme d'années, locataire d'un lot ou de lots confinant ou contigus aux eaux de la baie Cameron. Les locataires utilisent actuellement plusieurs de ces lots comme endroits d'emmagasinage pour le sable, le gravier, le bois de service, le charbon et d'autres marchandises, ainsi que pour leur déchargement des allèges.

"2. Que, à cause de la construction de la ligne de chemin de fer sur l'entrée de la baie Cameron, les requérants seront privés de l'usage des dits lots, comme endroit de déchargement, et comme terrain d'emmagasinage, à moins qu'on n'assure l'accès du port.

"3. Qu'il est nécessaire, en vue de procurer la jouissance utile des dits lots, d'assurer aux allèges et aux petites embarcations le libre accès du port, à destination et en provenance, au-dessous de la pente de la voie ferrée.

"4. Il est nécessaire, en vue de la sûreté et de la commodité du public, que l'accès de cette baie abritée soit libre en temps d'orages subits qui s'élèvent dans le port, car c'est le seul endroit abrité sur cette partie du *water front* à l'est sur une distance de plusieurs milles.

"5. Vu qu'il n'y a pas d'autre endroit disponible sur le *water front* sur une distance de plus d'un mille de chaque côté de la baie Cameron, il est nécessaire, dans le but d'assurer un mouillage sûr pour les alléges de charbon et de bois de service de procurer libre accès du port du côté de la baie."

La compagnie de chemin de fer n'a pas communiqué de réponse, et l'audition a eu lieu à Vancouver les 8 et 9 septembre 1910. Il a alors été constaté que les réquérants, ou quelques-uns d'entre eux, n'avaient pas de baux de leurs terrains. Ils ont produit certains récépissés de paiement de loyer, mais il n'a pas été passé de baux formels avec

les requérants, et les choses ont été laissées en suspens afin de leur permettre de compléter leur titre.

Plus tard, il a été déposé certains baux, et les objections au titre des réquérants ont été écartées. Les causes ont alors été inscrites pour audition définitive à Prince-Rupert le 19 août 1911.

A la dernière audition, il a été constaté que la compagnie de chemin de fer n'était pas prête à établir son titre, et, après discussion, l'affaire a de nouveau été remise pour lui permettre de produire une plus ample preuve. Ces documents ou copies sont actuellement au dossier, et bien qu'il ait été occasionné un grand retard, les intéressés peuvent faire reconnaître leurs droits.

La Commission décide:—

1. Que ces requérants établis sur les lots confinant à cette petite anse ont passé des baux et payé loyer à cet effet, à cause de l'accès à la baie et des droits riverains que la possession de ces lots comportait avec elle.

2. La compagnie de chemin de fer a coupé tout accès du port à tous les points autour de cette anse ou baie.

3. Lors de la construction du remblai, la compagnie n'avait aucun droit à la terre sur l'embouchure de l'anse, et sa déclaration que, en retirant ses plans de tracé, elle construisait seulement sur son propre terrain, était inexacte.

4. Même si la compagnie possédait un titre à ces terres, elle n'avait pas le droit de construire ce chemin sans l'approbation de la carte du tracé par le ministre, et, en conséquence, sans l'approbation des plans du tracé en conformité de ces plans.

5. Les actes injustes et illégaux de la compagnie de chemin de fer ont préjudicié et nui aux terrains des requérants, ainsi qu'aux affaires qu'ils y ont exercées.

6. Après avoir examiné toute la localité, nous jugeons qu'il n'y a aucune nécessité d'un remblai en pierre sur cette anse, et qu'il n'existe pas de raison pour laquelle il n'aurait pas fallu ménager une ouverture de, disons trente pieds de largeur, afin de permettre aux allèges d'entrer et de sortir pendant la marée haute.

Nous ne croyons pas raisonnable d'exiger la construction d'un pont tournant, car ce serait imposer une peine intolérable à la compagnie. Si les plans du tracé n'avaient pas été retirés, je puis dire que la Commission aurait enjoint à la compagnie de ménager une ouverture de trente pieds à la partie la plus profonde de cette anse. De plus, d'après mon interprétation de la loi, on pourrait imposer cette condition à la compagnie, qu'elle ait acquis ou non le titre au terrain couvert par les eaux à l'endroit où le remblai traverse l'anse.

Il pourra être rendu une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer, le ou avant le 1er mai 1912, d'enlever une quantité suffisante du remblai en pierre pour ménager à l'endroit le plus profond une ouverture d'au moins trente pieds de largeur, avant le 15 janvier 1912, et de fournir aux requérants un plan indiquant l'emplacement de l'ouverture, ainsi que la dimension des poutres supportant les rails; et s'il surgit quelque différend à l'égard de ces détails, il pourra être réglé par l'ingénieur en chef de la Commission.

Jugement rendu par le commissaire McLean le 29 décembre 1911.

J'approuve la disposition recommandée à être insérée dans l'ordonnance.

En même temps, je suis prêt à étudier sans parti pris une requête à l'effet de modifier l'ordonnance, si les parties requérantes m'assurent, dans les six semaines qui suivront la date de l'ordonnance, que la compagnie de chemin de fer a conclu un arrangement pécuniaire satisfaisant avec elles, couvrant les pertes passées et futures que la construction des travaux susmentionnés leur a occasionnées en préjudiciant aux baux.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, à l'effet d'être autorisée à acquérir d'autres terres, comprenant la partie centrale du lot n° 1035 au nord-est de la rue Cardigan, dans le " Canada Company's Survey ", Guelph, Ont.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous l'empire des articles 167, 237, 176 et 253 de la loi des chemins de fer, afin d'être autorisée à modifier le tracé de sa voie ferrée traversant le chemin Eromosa, rue Norwich, et la ruelle urbaine, Guelph; dans le but d'être autorisée à prendre possession des terrains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à les utiliser et à les occuper, et à l'effet de faire approuver sa nouvelle gare projetée;

et

Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, afin d'obtenir l'autorisation de remanier ses deux voies doubles actuelles traversant la rue Norwich, Guelph, et d'en construire deux autres, une traversant la rue Norwich et une autre sur une partie de la rue Cardigan et traversant la rue Norwich.

Audition à Toronto le 24 avril 1911.

Jugement rendu par le chef de la Commission, M. Mabee.

Considérant d'abord cette requête du Grand-Tronc aux fins d'exproprier une partie d'une prétendue propriété urbaine, cette ruelle. Les faits me semblent être que, il y a un bon nombre d'années, la *Canadian Company* avait tracé cette ruelle visée sur un plan qu'elle a déposé au bureau d'enregistrement de la cité. Elle n'a jamais été approuvée comme chemin public, et la cité ne l'a jamais considérée comme grande route. Il n'y a jamais non plus été dépensé d'argent. Quand on dit qu'il n'a jamais été approuvée comme chemin public ou à cette fin, il faut accepter cette assertion sans préjudice de l'argument de M. Guthrie qu'un règlement adopté par la cité, lorsqu'elle a donné à bail au chemin de fer Guelph-Junction l'extrémité nord de la ruelle, était une reconnaissance de sa destination. Jusqu'à la passation de ce bail, il n'existe pas de preuve que la cité ait exercé un contrôle régulier sur cette bande de terre. Elle n'a jamais été régalée ni améliorée de quelque manière que ce soit; il n'a jamais été construit de voies doubles ou de voies d'évitement avant que le Guelph-Junction eût construit le long des bords de la rivière Speed.

Le Guelph-Junction a alors adressé une demande à la cité—le Guelph-Junction reconnaissant évidemment le droit de la ville de contrôler entièrement cette partie de la ruelle sur laquelle il désire faire construire ses voies—et le conseil de la cité a rendu un règlement autorisant la passation d'un bail d'une durée de 99 ans avec le Guelph-Junction. Nous n'avons pas vu le bail, mais il ne serait pas déraisonnable de supposer qu'il renferme les droits ordinaires de renouvellement. Ce bail énonce que la ruelle n'est pas nécessaire aux fins publiques; la cité a formulé une déclaration portant qu'elle n'est plus nécessaire aux fins publiques; c'est-à-dire la ruelle toute entière, et non simplement la partie louée au Guelph-Junction, mais la ruelle elle-même. On soutient maintenant que c'est une reconnaissance de destination. Il n'a pas été cité de cas, nous n'en connaissons pas non plus où un acte négatif ait été considéré comme une reconnaissance de destination. C'est plutôt, ce me semble, une preuve additionnelle que la cité a déclaré que la ruelle n'est pas un chemin public. Il est difficile de concevoir comment on pourrait considérer comme une preuve de reconnaissance de destination par une corporation une déclaration formulée par cette dernière et portant qu'une certaine bande de terre n'est pas nécessaire aux fins publiques. Depuis que le bail a été passé avec le Guelph-Junction, il n'y a pas de preuve que la cité ait jamais

exercé de contrôle sur la partie non donnée à bail et située au sud du Guelph-Junction, et entre cet endroit et la rue Cardigan. Ce n'est pas une preuve de reconnaissance de destination qu'il s'est trouvé y avoir une source quelque part sur cette terre, et qu'il s'est trouvé y exister un chemin sur la ruelle ou le long d'une partie de la propriété du Grand-Tronc, ainsi que d'une partie de la ruelle jusqu'à la source. Cela existait probablement bien longtemps avant que le Guelph-Junction y eût construit sa ligne. Il est impossible de rattacher les déclarations du maire au sujet de l'emplacement de la source et de son utilisation, à une loi régulière de la cité, qui tendrait à une reconnaissance de destination.

En conséquence, nous sommes disposés à croire qu'en réalité la cité n'a jamais reconnu comme ruelle publique cette bande de terre actuellement située entre la rue Cardigan et la propriété du Grand-Tronc jusqu'à la propriété du Guelph-Junction, et que, de fait, ce n'est pas une ruelle publique. Nous n'avons pas la moindre hésitation à en arriver à cette conclusion, car la ruelle est une impasse; personne ne l'utilise; elle ne sert pas aux fins publiques et on ne suggère pas que la cité puisse jamais l'utiliser aux fins publiques.

On a légèrement avancé qu'elle était un moyen convenable d'accès aux terres du Guelph-Junction, mais on pourrait difficilement affirmer qu'il fût raisonnable qu'un chemin public conduisît directement vers les voies ferrées sans qu'il fût ménagé une issue, sauf sur une partie de la voie où les trains circulaient.

Ainsi que je l'ai dit, nous concluons par conséquent que ce terrain ne sert pas de rue publique et qu'il n'est ni une rue ni une ruelle. Par suite, nous croyons que le Grand-Tronc a droit d'en prendre possession dans le but d'accroître les installations qu'il peut projeter à l'endroit incriminé.

Il se pourrait que la *Canada Company* fût encore propriétaire de ce terrain. C'est peut-être la vraie situation. Il peut aussi être rendu une ordonnance faisant figurer la *Canada Company* en qualité de partie *nunc pro tunc* à ces procédures; copies des procédures à être signifiées à la Canada Company; et autorisant la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à exproprier cette bande de terre située entre la rue Cardigan, bornée par son propre terrain à l'est et à l'ouest, jusqu'au droit de passage du Guelph-Junction.

Maintenant, deux autres, en vérité trois autres particularités, se détachent en relief dans la situation. On allègue que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc se propose d'utiliser son terrain à l'endroit en question dans le but d'y construire des hangars à marchandises. Il n'a pas été adressé de demande d'autorisation en vue d'ériger ces hangars. De fait, il peut ne pas être nécessaire d'exiger cette demande du Grand-Tronc sous l'empire de la Loi des Chemins de fer; mais la cité affirme que, si le résultat de la prise de possession de la ruelle par la compagnie de chemin de fer est d'y construire des hangars à marchandises, ces hangars devraient alors être suffisamment reculés au nord pour que le voiturage ne nuise pas au trafic public sur la rue Cardigan.

Sur le côté nord, le chemin de fer Pacifique-Canadien demande l'autorisation d'acquérir une bande de la propriété du Grand-Tronc dans le but de redresser sa voie depuis l'ouest jusqu'à sa propre gare. L'argument de la cité et la requête du Pacifique-Canadien ont probablement tous deux de la valeur. Il a paru à la Commission que le Pacifique-Canadien, bien qu'il ait établi sa gare à cet endroit, en sachant qu'il lui faudrait acquérir la propriété du Grand-Tronc, en vue d'opérer la rectification désirée de sa ligne—et cela serait probablement expédient dans l'intérêt de la sûreté du public et dans la mise en circulation des trains—a cependant approuvé ce tracé à bon escient. De plus, on a alors affirmé — je ne sais si l'ordonnance en fait mention — que le tracé a été approuvé ous réserves de tous les droits du Grand-Tronc en ce qui concerne ses intérêts dans cette localité. Toutefois il reste le fait qu'on a construit une gare. C'est probablement un édifice qui fait honneur non seulement à la compa-

gnie de chemin de fer, mais à la cité de Guelph. En outre, il semble opportun dans les intérêts de tous les intéressés que le Grand-Tronc devrait tâcher de conclure quelque arrangement au sujet de l'enlèvement d'une partie du terrain de derrière, dans le but de faciliter la mise en service de la voie par le Pacifique-Canadien.

D'autre part, les propriétaires le long du côté sud de la rue Cardigan allèguent que, s'il est construit une gare à marchandises sur cette propriété du Grand-Tronc, cela détériorerait la valeur de leurs propriétés sur cette rue. Il peut en être ainsi ou non. Nous l'ignorons. Nous n'avons pas vu la rue, et nous ne connaissons pas la nature des bâtiments, ni quoi que ce soit de la sorte. Il se pourrait aussi que nous n'ayons aucune autorité ni aucun contrôle pour régler ce point.

A toutes ces allégations, la cité ajoute encore que, s'il est établi une gare à marchandises et si le trafic y est concentré, cela nécessitera le passage sur certaines autres rues mentionnées par M. Guthrie d'un plus grand nombre de convois, ainsi qu'un bien plus grand volume de trafic sur chemin de fer qu'actuellement sur les chemins publics. En conséquence, la cité affirme qu'il faudrait protéger le public à l'égard de l'utilisation de ces autres rues par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Considérant à présent la dernière partie de cette question, c'est-à-dire la protection des rues, il est suffisant de dire que, lors de l'augmentation du trafic, la cité sera libre d'adresser une demande en vue de faire ériger par le chemin de fer des appareils de protection dans les rues.

On a signalé à l'attention de la Commission l'opinion de la cité, et si la voie ferrée construit une gare à marchandises sur cette propriété, et si, aux fins de destination ou de provenance de cette gare, le chemin de fer utilise ces rues mentionnées par M. Guthrie, au point de mettre en danger la sûreté du public, il s'ensuivra probablement que la Commission demandera à la compagnie de chemin de fer d'adopter les mesures nécessaires pour protéger le public contre le danger de l'augmentation du trafic sur les rues mentionnées. Toutefois, ces mesures pourront être prises lorsque la situation l'exigera.

En ce qui concerne ensuite les deux autres questions, l'enlèvement d'une bande sur le côté sud en établissant la gare plus au nord, ou dans l'alternative de mettre le hangar à marchandises de niveau avec la rue Cardigan, de sorte qu'il pourra être retranché une partie du nord du chemin de fer Pacifique-Canadien, il nous semble actuellement, comme il nous a semblé jusqu'ici, que la solution de la question est l'emplacement d'une gare à marchandises à quelque endroit rapproché sur le terrain à être acheté du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le compte du Grand-Tronc. On dit qu'il pourra peut-être y avoir un emplacement satisfaisant à l'égard du Grand-Tronc à un endroit plus éloigné le long de la rue Cardigan à l'ouest, du côté ouest de la rue Norwich entre Norwich et London. Nous ne savons pas comment il peut en être ainsi, mais nous croyons opportun que la compagnie de chemin de fer devrait avoir une autre occasion d'obtenir un emplacement satisfaisant pour le Grand-Tronc, et nous sommes disposés à retarder de deux semaines l'émission d'une ordonnance, afin que le Pacifique-Canadien puisse avoir une autre occasion de déterminer régulièrement ces installations que le Grand-Tronc juge nécessaire d'ériger dans ce voisinage. Si le Pacifique-Canadien n'obtient pas un emplacement convenable et acceptable — quand j'emploie le mot acceptable, j'espère naturellement que le Grand-Tronc réglera cette question dans un esprit raisonnable et ne souffrira ni exigera rien d'injuste ou de déraisonnable, mais s'il peut être obtenu un emplacement satisfaisant, nous croyons qu'il incombe au Grand-Tronc d'aider à solutionner cette difficulté, ou bien si le Pacifique-Canadien considère la dépense hors de proportion avec les résultats et ne désire pas obtenir un emplacement, il pourra, en deçà de deux semaines, être rendu une ordonnance en vue de l'expropriation de cette ruelle par le Grand-Tronc.

M. GUTHRIE.—Je ne connais pas assez bien la pratique, mais je demanderais l'autorisation d'interjeter appel au sujet de la grande route. S'il est nécessaire d'obtenir une autorisation sur un point de cette espèce, je la demanderais respectueusement.

L'hon. M. MABEE.—L'autorisation d'interjeter appel de quoi?

M. GUTHRIE.—De la décision à laquelle on en est arrivé. Est-ce une ruelle ou un chemin public?

L'hon. M. MABEE.—Est-ce une question de droit ou de fait?

M. GUTHRIE.—Je crois que c'est entièrement une question de droit.

L'hon. M. MABEE.—Si le Pacifique-Canadien obtient un autre emplacement, il n'y a pas alors sujet à appel.

M. GUTHRIE.—S'il n'y a pas de hangar à marchandises à cet endroit, je ne suppose pas qu'il y ait sujet à appel, mais, d'ailleurs, je ne veux pas être empêché d'approfondir la question, car nous croyons fortement que c'est un chemin public.

L'hon. M. MABEE.—Nous considérerons votre demande comme une motion à l'effet d'être autorisé à interjeter appel, et nous en réserverons le jugement jusqu'à ce que nous trouvions s'il peut être obtenu un nouvel emplacement. La question pourra alors être de nouveau débattue.

Les causes numéros cinq et six sur cette liste resteront en suspens en attendant l'audition de la cause numéro quatre.

M. BIGGAR.—C'est-à-dire pour deux semaines.

L'hon. M. MABEE.—Oui.

Re *requête du "South Ontario Pacific" dans le but d'exproprier le terrain de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Junction-Cut, Hamilton.*

Jugement rendu le 23 juin 1911 par le commissaire en chef, M. Mabee.

Le 24 avril, en présence de tous les intéressés, il a été rendu une ordonnance approuvant le tracé de la ligne de la compagnie requérante à l'endroit en question, à condition que la compagnie requérante ménageât un espace libre de trente-cinq pieds entre le rail actuellement le plus rapproché sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc et la clôture extrême entourant les terrains acquis par la compagnie requérante.

Cette ordonnance a été rendue sans vive opposition, si toutefois il en a été fait, au nom du Grand-Tronc, car on a jugé, après avoir attentivement examiné le plan, que le tracé ci-dessus n'occasionnerait pas d'inconvénient ni de perte à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Après l'approbation de ce tracé, l'*Ontario Pacific Railway Company* a demandé, en exécution de l'article 176, l'autorisation d'acquérir, utiliser et occuper certains terrains. Il s'ensuit une description, je crois, des terrains nécessaires au tracé de la ligne de chemin de fer prescrit dans l'ordonnance du 24 avril ci-dessus mentionnée.

En réponse à la présente requête tendant à l'utilisation de ces terrains, on soutient maintenant, au nom de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, qu'il existe un autre tracé qui ne préjudicierait pas aux terrains du Grand-Tronc. On allègue que ce remaniement n'augmenterait pas le coût de plus de dix-neuf mille ($19,000) dollars.

En réponse à cette allégation, on affirme, au nom de la compagnie requérante, que le remaniement projeté impliquerait une augmentation du coût, se chiffrant par environ quatre-vingt quinze mille ($95,000) dollars.

Je suppose que les ingénieurs n'ont pas calculé sur le même changement, autrement il est difficile de comprendre comment même des ingénieurs pourraient en arriver à une si grande différence dans le coût des travaux projetés.

La compagnie requérante a agi d'après l'ordonnance du 24 avril, et elle affirme que sa position est à ce point changée qu'il est presque impossible de modifier le tracé.

On observera que la présente n'est pas une requête tendant d'une manière à chan-

ger l'ordonnance du 24 avril, laquelle, en tout cas, si elle était par ailleurs régulière, ne pourrait être rendue que suivant conditions. De plus, il est difficile de voir pourquoi—cette ordonnance restant en suspens—la compagnie requérante n'a pas le droit d'acquérir les terrains nécessaires au tracé de sa ligne sur la voie approuvée.

Lorsque la question a été soumise à la Commission, on ne croyait pas que ce tracé causerait d'inconvénient à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et l'on n'avance actuellement rien à preuve du contraire.

Par conséquent, il semblerait que la compagnie requérante eût le droit, sous le régime de la'rticle 176, à l'émission d'une ordonnance l'autorisant à acquérir, utiliser et occuper les terrains nécessaires pour lui permettre d'exécuter l'intention manifeste de l'ordonnance, qui approuve le tracé de sa ligne de chemin de fer.

On affirme que l'arpentage effectué par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc indique que la superficie des terres décrites dans la requête est de 8.55 acres, et non de 6.09 acres. On devrait procéder à la rectification de cette superficie.

Dans toutes les circonstances, il paraîtrait qu'il faudrait rendre l'ordonnance demandée, sans préjudice, toutefois, d'une occasion à accorder à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, dans le but de rectifier la description, si elle est erronée, et renfermant aussi la disposition comprise dans le paragraphe 3 de l'article 176.

Je ne comprends pas que la délivrance de cette ordonnance ait l'effet de mettre en possession de la compagnie requérante les terrains décrits. Il semblerait que, sous l'empire de l'article 176, c'est seulement donner à la compagnie requérante une raison d'utiliser et d'occuper des terrains appartenant au Grand-Tronc. Naturellement, si les intéressés conviennent d'une vente absolue et fixent le prix, et si la translation est accordée, rien n'empêche l'adoption de cette manière d'agir, mais il semblerait que, si cela n'est pas fait, le titre aux terrains restera en la possession de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux termes de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier les lots 379, 464, 466, 480, 38, 255, 288 et les sections 6, 7, 8, 17 et 18, dans la municipalié de Coquitlam, C.-B.

Audition à Vancouver les 31 août et 1er septembre 1911.

Jugement rendu à l'audition par le commissaire en chef, M. Mabee.

La présente requête est adressée par application de l'article 178, qui amplifie les dispositions de l'article 177, en conférant aux compagnies de chemin de fer le droit d'acquérir des terrains additionnels, dans le cas où les terrains acquis sous l'autorité de l'article 177 sont insuffisants pour les fins de la compagnie.

La présente requête tend à acquérir une vaste superficie de terrain à Coquitlam pour servir de têtes de ligne, d'ateliers de chemin de fer, de gares à marchandises et autres semblables. La majorité des propriétaires individuels des terains que l'on cherche à destiner aux fins de chemins de fer s'opposent à la requête. Il est parfaitement naturel que toute personne objecte à ce qu'une compagnie de chemin de fer, ou qui que ce soit, s'empare de sa propriété sans son consentement. Toutefois, dans l'intérêt du public, la loi donne le droit de domaine éminent aux compagnies de chemins de fer. Ce n'est pas au profit des compagnies de chemins de fer. Son principe est que la compagnie de chemin de fer a ce droit dans le but d'acquérir un terrain suffisant en vue de donner au public des installations suffisantes. Les gens sont parfois portés à croire que la compagnie de chemin de fer prend des mesures de cette sorte pour ses propres motifs égoïstes. Ce n'en est aucunement la particularité. Le Pacifique-Canadien est sans têtes de ligne suffisantes. Il se trouve que les nécessités et les demandes croissantes de Vancouver et des environs obligent la compagnie à acquérir des terrains additionnels, afin de pouvoir fournir au public les facilités et les ins-

tallations voulues. Elle s'adresse alors à cette Commission, et, dans la présente requête, elle exprime son désir d'une bande de terre d'environ deux milles de longueur sur 25 à 2,700 pieds de largeur. Les particularités des besoins de la voie ferrée, les fins auxquelles on doit utiliser le terrain, sont déterminées dans l'affidavit produit à l'égard de la requête. Un des vice-présidents et un des ingénieurs ont attesté la nécessité de ces terrains pour les fins détaillées dans la requête. On a entièrement obéi aux prescriptions de l'article 178. Cela donne à la compagnie un droit des terres visées par la requête, à moins qu'on n'établisse que la demande ne soit pas *bona fide* et que la compagnie de chemin de fer n'ait pas besoin, pour les fins du public, des terrains dont elle désire l'acquisition, ou bien qu'elle les acquiert pour une fin ultérieure, pour une fin étrangère aux dispositions de la Loi des Chemins de fer, comme celle suggérée au commencement du débat, pour les fins d'emplacement de ville.

Les compagnies de chemin de fer, comme tout particulier, peuvent acquérir des terrains pour de semblables fins, mais elles n'ont pas le droit de les exproprier pour d'autres fins que celles déterminées dans l'article 178. Il ne faut pas supposer que la compagnie de chemin de fer adresse cette requête pour d'autres fins que celles comprises dans l'article 178. On a attesté le contraire. Toute personne au courant des conditions existantes dans cette cité sait que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a grandement besoin d'un terrain additionnel afin de pouvoir établir de meilleures têtes de ligne que les présentes.

La compagnie a choisi cet endroit parce qu'il est convenable et approprié à l'établissement de ces installations. On n'a pas prouvé que la superficie que l'on cherche à acquérir fût déraisonnable. On a allégué, à l'avis du conseil et de quelques intéressés, que la compagnie acquiert actuellement une étendue trop considérable. Nous n'avons pas de moyen de formuler cette affirmation. On atteste que cette superficie est nécessaire. On n'a pas réfuté avec succès cette attestation. Il semble que la superficie est considérable. Toutefois, en supposant la bonne foi au sujet de la requête, comme nous ne faisons pas que le supposer, mais comme nous le reconnaissons, nous n'avons pas d'alternative, ce nous semble, que d'être guidés par le jugement des administrateurs de ce chemin de fer. Ce sont les meilleurs juges de la superficie voulue. Comme de raison, si la demande d'une étendue aussi considérable semblait absurde, il ne faudrait pas y accéder, mais il n'en est pas ainsi. En même temps que celui qui n'est pas intimement au fait des nécessités et des demandes croissantes de cette voie ferrée pourrait croire que cela semble être une vaste étendue, ce n'est pas toutefois suffisant pour infirmer le jugement de ceux qui sont supposés connaître les besoins de la compagnie de chemin de fer. Ceux qui sont à même de savoir ont attesté sous serment la nature de ces exigences, et la seule alternative nous paraît être d'accéder à des conditions raisonnables, à la requête adressée par la compagnie.

On a prétendu que nous n'avions aucun droit de prendre en considération ce qui pourra arriver à l'avenir. Nous ne l'avons peut-être pas. Mais, d'un autre côté, lorsqu'on est pénétré du fait qu'une société particulière s'accroît très rapidement et que les demandes d'installations de chemin de fer cette année ne peuvent être un critérium de ce que les demandes doivent, dans le cours ordinaire des événements, être dans trois ans d'ici, il ne semble aucunement déraisonnable dans les circonstances d'accéder à une requête d'une compagnie de chemin de fer, s'il se peut que l'on croie la superficie considérable. Il est préférable, nous semble-t-il, de prendre un terrain trop considérable, s'il est acquis honnêtement, dans le but de procurer des installations publiques, que de trop restreindre le terrain. Il est bien préférable, par exemple, d'acquérir ce terrain actuellement vacant, pendant qu'il n'y a pas été effectué d'amélioration, tracé de rues ni construit d'édifices, que de trop restreindre cette superficie, et de voir la compagnie de chemin de fer, dans trois ans d'ici, constater l'entière congestion de ses facilités. Elle s'adressera alors à la Commission pour être autorisée à démolir des habitations et

à régaler des rues, afin d'acquérir des installations qu'elle aurait pu aussi bien acheter aujourd'hui sans détruire autant de propriétés particulières. A tous les points de vue, il nous semble opportun, dans l'intérêt du public et dans l'intérêt de tous les intéressés, d'accéder à la présente requête et de ne plus opposer d'obstacle à cette entreprise.

Néanmoins, il nous semble raisonnable d'imposer certaines conditions. Une d'elles est que la compagnie devrait avoir soin de ces petites parties des terres de Munro et de McNair. Elle se propose d'acquérir la plus grande partie des propriétés de Munro et de McNair et la compagnie de chemin de fer doit conclure avec eux les arrangements voulus en ce qui concerne le reste de leurs propriétés, si elle ne l'acquiert pas en entier.

A l'égard maintenant des terres grevées des options et actuellement soumises au tribunal, nous croyons raisonnable de différer jusqu'à la décision judiciaire de ces poursuites légales la mise en vigueur de l'ordonnance concernant les terres en litige. En d'autres termes, avant l'acquisition de ces terres par la compagnie, il faudrait savoir si elle prend possession en exécution de cette ordonnance d'expropriation ou bien en vertu du contrat contenu dans l'option.

Si la compagnie adopte cette opinion-là, elle peut déterminer son litige, elle peut faire cesser ces appels et ainsi de suite, et prendre possession sans retard aux termes de cette ordonnance d'expropriation. D'un autre côté, si elle continue le procès, il faut retarder jusqu'à la fin du procès l'exécution de cette ordonnance, et indépendamment du dépôt de l'autorisation, des plans, des profils, du livre de renvoi et de la requête au greffe.

La date de la fixation de l'indemnité, si le procès se poursuit, sera celle prescrite à l'article 3 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, savoir, la date de l'acquisition des terres en exécution de cette ordonnance.

Avec ces conditions l'ordonnance peut être rendue.

M. McMullen.—Monsieur le président, je désirerais formuler une seule observation. Si je comprends bien l'ordonnance, en ce qui concerne la décision judiciaire du procès, c'est naturellement un contrat indéterminé, et la première chose à faire à l'égard de cette entreprise est de construire les voies substituées. On pourrait prolonger ce chemin sur la terre déjà acquise, si l'on nous permettait de retrancher une étroite bande de notre propriété. Je demanderais à la Commission d'opérer cette modification et de ne pas empêcher le parachèvement de ces voies en attendant le jugement du procès. Cela n'exigerait qu'une étroite bande ici (il indique sur le plan). Quant à l'acquisition de la terre de M. McNair, elle est en grande partie couverte d'eau et impropre aux fins de chemin de fer.

L'honorable M. Mabee.—Vous demandez d'acquérir seulement la bonne partie de la terre possédée par cet homme et de lui laisser la mauvaise.

M. McMullen.—Je ne crois pas cela, monsieur. Je crois que la terre est toute d'une nature semblable.

L'honorable M. Mabee.—Je ne vois pas ce que nous pourrions faire à ce sujet, M. McMullen.

M. McMullen.—Si nous étions en état de poursuivre et d'achever la construction de la voie, ce n'impliquerait que l'acquisition d'une étroite bande d'environ 200 pieds le long de la voie ferrée, et il faut construire le chemin avant de se mêler de quelque autre chose que ce soit.

L'honorable M. Mabee.—A quel titre allez-vous acquérir cette bande? Elle fait l'objet d'un procès.

M. McMullen.—Si la Commission est disposée à nous accorder à présent l'ordonnance à cet effet, nous comprenons que nous avons le droit d'adresser en tout temps une demande afin d'acquérir cette bande, si nous le jugeons nécessaire dans le cours des travaux?

L'honorable M. MABEE.—Je ne sais pas. Je ne vois pas ce que que nous puissions faire. Je ne comprends pas pourquoi vous n'achetez pas la terre ou ne l'expropriez pas. Que signifie la poursuite d'un homme avec un grand couteau de poche dans une main et un revolver dans l'autre? Cela crée seulement des complications. Cette ordonnance doit aussi contenir une disposition, qui m'a alors échappé, en ce qui concerne cet emplacement de moulin de M. Shields. L'ordonnance doit renfermer une disposition portant que, s'il est construit un moulin sur la partie restante de sa terre, la compagnie devra lui procurer les installations de chemin de fer voulues en vue de l'expédition à destination et en provenance de son moulin. De plus, si la dépense qui peut lui être occasionnée en vue d'obtenir les installations au profit du moulin, qu'il doit maintenant construire, excède la dépense que lui ont occasionnée ses présentes facilités, et si les arbitres n'en tiennent pas compte dans la fixation de l'indemnité à laquelle il peut avoir droit, la Commission réservera cette question-là quand le temps sera arrivé pour lui d'obtenir ses facilités additionnelles, s'il construit sur cet emplacement.

Requête de la "Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Company", sous l'empire de l'article 176, dans le but d'acquérir une partie du quart nord-ouest de la section 33, township 36, rang 5, à l'ouest du troisième méridien, propriété du Pacifique-Canadien. (Dossier 13198.1.)

Jugement rendu par M. le commissaire McLean le 6 octobre 1911.

En vertu de l'ordonnance 10314 rendue le 19 avril 1910, la *Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Company* a été autorisée à construire, entretenir et mettre en service un embranchement sur la rue Lauriston, dans la cité de Saskatoon. Le rameau projeté a traversé une certaine partie triangulaire de terrain apaprtenant à un nommé A. Bowerman. La compagnie adresse la présente requête en vue d'acquérir cette partie de terrain.

En date du 6 juin 1911, Bowerman s'est plaint qu'il n'avait pas reçu d'avis lors de l'émission de l'ordonnance n° 10314. En présence de son protêt, toute cette question de ce rameau a été inscrite à l'audition aux séances de la Commission à Régina le 14 septembre 1911. M. Bowerman n'a cependant pas comparu. Dans un affidavit déposé au dossier, dossier n° 17696, il énonce qu'il a reçu avis de l'audition, mais qu'il n'a pas jugé nécessaire d'y assister.

La date du parachèvement des rameaux, restreinte par la première ordonnance, a de temps à autre été reculée; et, en vertu de l'ordonnance 14210, la date fixée pour l'achèvement a été reculée d'une période de trois mois depuis le 18 juillet 1911.

Il semble que pendant une certaine période d'années commençant vers 1906 il avait été effectué des négociations entre le Pacifique-Canadien et Bowerman au sujet de cette propriété. Le 4 mai 1910, ce dernier a transféré cette propriété au Pacifique-Canadien. Ce transfert a été enregistré et il a été délivré un certificat de titre le 1er août 1910. Il faut observer que l'ordonnance relative à la voie de sûreté de la compagnie requérante a été datée quinze jours avant le transfert, et environ cent trois jours avant la délivrance du certificat du titre. Il faut aussi remarquer que la preuve de cette intention a été donnée dans une annonce publiée suivant les prescriptions de la Loi des Chemins de fer, bien que Bowerman prétende ne pas avoir reçu avis de l'intention d'adresser une requête en vue de la construction de ce rameau.

Le 17 juillet 1911, le Pacifique-Canadien a obtenu l'ordonnance 14466, qui l'autorisait entre autres choses de construire certains rameaux dans la subdivision Bowerman, traversant la pièce triangulaire de la terre en question. Lors de l'émission de cette ordonnance, le rameau du chemin de fer requérant a été construit, à l'exception de la portion traversant la partie de terre susmentionnée.

Dans une lettre datée du 31 juillet 1911, le Pacifique-Canadien a énoncé que l'acquisition des terres visées nuirait aux rameaux qu'elle construisait sur la propriété de Bowerman. A l'audition tenue à Régina le 14 septembre 1911, dans le cours de

l'audition *re* dossier 17696, M. Clark a présenté, au nom du Canadian-Northern, une objection semblable relativement au croisement des rameaux du Pacifique-Canadien sur le rameau que le chemin de fer requérant avait été autorisé à construire.

Le point soulevé tant par le Pacifique-Canadien que par le Canadian-Northern a été étudié lors de l'émission de l'ordonnance 14466 ci-dessus mentionnée. En effet, l'ingénieur de la Commission a alors émis les considérations suivantes:—

" Le seul endroit où le rameau du chemin de fer Canadian-Northern et le rameau sont en opposition est situé sur la pièce triangulaire de terrain possédée par Bowerman et trois voies de garage du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le tracé du Canadian-Northern; mais je n'y vois rien de répréhensible.

A l'audition et dans les représentations par écrit des voies ferrées, on a mentionné les décisions rendues dans la cause du croisement Kaiser (7 *Canadian Railway Cases,* p. 297) et dans la cause du croisement Nokomis (*Ibd.,* p. 299), comme offrant des précédents à ce sujet. Ces décisions ne sont pas concluantes dans la situation présente, car elle implique l'acquisition de terrain aussi bien que du croisement.

Il faudrait, je crois, rendre une ordonnance autorisant le chemin de fer requérant à acquérir l'étendue de terrain nécessaire à l'établissement du rameau autorisé en vertu de l'ordonnance n° 10314. S'il surgit un différend au sujet de l'acquisition de la superficie nécessaire, un ingénieur de la Commission le réglera. En outre, les voies ferrées devraient payer en commun la dépense des croisements sur la partie triangulaire du terrain.

Le commissaire en chef Mabee a appuyé le jugement.

Requête de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime des articles 222, 237 et 256 de la Loi des Chemins de fer afin d'être autorisée à construire trois rameaux pour la " Canadian General Electric Company ", Peterborough, Ont.

Audition à Toronto le 24 avril 1911.

Jugement rendu par le chef adjoint (Scott) de la Commission.

La *Canadian General Electric Company* possède le terrain sur les deux côtés de la rue Park, et le Pacifique-Canadien a adressé une requête dans le but de construire un ou deux rameaux sur la rue Park depuis la propriété de la *Canadian General Electric* d'un côté jusqu'à celle de la *Canadian General Electric* de l'autre. La cité de Peterborough consent. Un propriétaire foncier, qui possède un magasin à rayons à l'angle des rues Albert et Park, s'y oppose pour le motif que l'usage de ce rameau effraiera les chevaux attelés aux voitures devant son magasin.

La *Canadian General Electric* se développe d'une façon très considérable à Peterborough. C'est une institution qu'il faudrait encourager, non seulement dans l'intérêt de Peterborough, mais, je n'ai pas de doute, dans l'intérêt de la société toute entière.

La Commission n'est pas très convaincue de l'assertion que la fumée ou la suie, ou quoi que ce soit de la sorte, occasionnera de grands ennuis à l'opposant ou à ses clients. Néanmoins, puisque les passages sur le terrain de la *Canadian General Electric* seront peu nombreux, il ne nous semble pas déraisonnable de limiter les heures auxquelles on pourra traverser le chemin public.

Par conséquent, il sera rendu une ordonnance acquiesçant à la requête, à condition qu'aucun convoi ni aucune locomotive ne traverse le chemin public entre 7 heures du matin et 6 heures du soir, car l'établissement de M. Braund exerce son commerce entre ces heures.

M. KERR.—M. le Commissaire, sans aucunement différer d'opinion, jugeriez-vous équitable de décréter que ce devrait être en paiement de tout dommage qui pourrait se produire sans égard à cette ordonnance?

Le chef adjoint de la Commission: Non, la Commission a accordé de nombreux dommages, mais je ne crois pas que nous puissions le faire dans le présent cas.

M. KERR.—En présence des lieux, vous seriez convaincu, je crois, qu'il sera occasionné des dommages plus importants que ne l'indique le plan, et l'on nous refuse d'en être indemnisés lors de l'émission de l'ordonnance. C'est simplement afin de conserver nos droits d'obtenir des dommages, s'il en est causé.

Le chef adjoint de la Commission: Non, nous ne croyons pas qu'il faille accorder des dommages dans ce cas.

M. HALL.—Il y a un autre point, M. le Commissaire. J'ai consenti à une formule d'ordonnance. J'ai oublié d'y inclure une chose qu'exige le conseil de la cité: si l'on enjoint à l'avenir la protection à la traversée, la compagnie requérante ou la *Canadian General* devrait en supporter le coût.

M. MACMURCHY.—Ce point peut être réservé, mais il ne devrait pas être débattu à présent. Ce n'est pas une des conditions dont nous avons convenu. On peut réserver l'autorisation d'adresser en tout temps une requête.

Le chef adjoint de la Commission: Oui, ce n'est pas notre habitude d'étudier une question de protection lorsque nous n'en avons pas réellement été saisis. Je prends en note votre objection, et si l'on a en aucun temps besoin de protection, on pourra en prendre connaissance.

M. KERR.—L'ordonnance signifie-t-elle, M. le Commissaire, que la *Canadian General* se charge de ne pas opérer de manœuvre sur ces trains dans le jour aussi, parce que la locomotive excède le haut de la clôture?

Le chef adjoint de la Commission: Comment le pourrait-elle?

M. BRAUND.—Si elle fait du garage le jour, nous avons un recours pour l'en empêcher.

Dr MILLS.—L'ordonnance enjoint de ne pas mettre en service le rameau entre 7 heures du matin et 6 heures du soir.

Requête de la cité de Brandon, Man., à l'effet de faire rendre une ordonnance enjoignant au C.P.R., au G.T.R. et au C.N.R. d'établir une voie de correspondance entre leurs voies ferrées respectives à Brandon.

Audition à Brandon, Man., le 14 juin 1911.

Jugement oral rendu par le chef adjoint de la Commission à la fin de l'audition.

La Commission a d'abord été saisie de cette question sur la requête du Canadian-Northern dans le but d'établir une voie de correspondance le long de la première avenue, en vue d'opérer une jonction avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. La cité consentait à la construction de la ligne le long de la première avenue. A une audition tenue ici en septembre dernier, sous la présidence du chef de la Commission, il a semblé que les propriétaires fonciers, qui avaient déjà construit des résidences sur la première avenue, se sont vivement opposés à la construction d'une voie sur la première avenue. Après un examen approfondi de la question, l'objection a en définitive été retirée. Plus tard, la cité a adressé une requête recommandant la construction d'une ligne dans la partie ouest de la cité. En conséquence, l'ingénieur de la Commission, M. Drury, et le préposé au service, M. Dillinger, sont venus ici. Ils ont fait un examen très approfondi de la question et transmis à la Commission le 3 avril un rapport recommandant la construction de la ligne sur la 25e rue et sur quelques rues y contiguës.

Nous avons aujourd'hui eu l'avantage de parcourir la propriété et de voir le tracé projeté. De plus, nous venons d'entendre la déposition de tous les intéressés dans cette affaire.

Nous sommes d'avis qu'il faudrait construire cette voie de correspondance. Nous n'avons pas arrêté s'il faudrait la construire sur la 25e rue ou sur cette ruelle à l'ouest de la 25e rue, ce que recommande la cité. Nous laisserons à la cité le soin de choisir le tracé.

Nous croyons que la cité devrait assurer un droit de passage à cette voie, entre le Great-Northern et le Canadian-Northern, sans frais pour les voies ferrées. En outre, il appartient à la cité de faire connaître dans un délai raisonnable si elle préfère sa construction sur la 25e rue ou sur la ruelle à l'ouest de la 25e rue. Lorsque la cité aura déterminé et fourni le droit de passage, il sera rendu une ordonnance enjoignant au Great-Northern de construire, d'entretenir et de mettre en service la voie de correspondance. On a fait observer que les installations du Great-Northern ne sont actuellement pas de nature à assurer une remise rapide, mais ce chemin de fer possède une locomotive qui vient ici tous les jours, et il nous semble que, de toute manière, ce service suffira pour le moment. Les expéditeurs doivent agencer leurs propres affaires de manière à ce que le temps de la correspondance qui convient au Great-Northern soit aussi celui qui leur convienne.

On a suggéré qu'il pourra ne pas y avoir assez de trafic sur cette voie de service pour payer sa construction, son entretien et son exploitation. Je ne sais si c'est exact. D'après les témoignages entendus, il me semble qu'il y a actuellement assez de trafic pour payer amplement tous les frais nécessaires; du moins, il y en aura bientôt assez. Dans le cas où le Great-Northern n'aura pas assez de trafic, c'est-à-dire ne retirera pas assez de recettes de cette voie de raccordement, les trois voies ferrées paieront sur une base de voiturage le solde débiteur, s'il en est, occasionné par les frais d'entretien, d'intérêt et de mise en service. C'est-à-dire qu'il sera réparti entre eux en proportion des voitures qu'elles font circuler sur cette voie de raccordement.

Il est évidemment désirable de construire le plus tôt possible la voie de correspondance.

Notre ingénieur nous assure que l'on peut facilement exécuter ces travaux pour le 15 juillet prochaine. Il sera donc émis une ordonnance enjoignant l'exécution des travaux pour cette date.

Il se pourra bien que, dans la mise en service de cette ligne de correspondance, notre présente ordonnance relative à la manœuvre entre les voies ferrées ne règle pas la question d'une manière satisfaisante, vu qu'il y a trois chemins de fer. Il peut se présenter des difficultés à ce sujet. Je n'ai pas l'ordonnance ici, et je ne suis pas assez familier avec elle pour me prononcer immédiatement, mais nous étudierons le point, et si nous constatons que la présente ordonnance concernant la manœuvre entre les voies ferrées ne règle pas la situation d'une manière satisfaisante, nous serons heureux d'entendre les intéressés et d'essayer de déterminer un revenu satisfaisant pour les chemins de fer ainsi qu'un taux raisonnable.

Pétition de la municipalité rurale de North-Cypress, Manitoba, demandant la construction d'une voie de correspondance entre le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern à la voie latérale Munroe et dans la ville de Carberry, Man. (Dossier 4791.)

Jugement rendu par M. le commissaire McLean le 16 octobre 1911.

L'échange entre le Canadian-Northern et le Pacifique-Canadien s'opère actuellement à Neepawa, qui se trouve à environ 26 milles au nord de Carberry. La voie latérale Munroe, où l'on demande aussi une voie de correspondance, est située à environ 14 milles au nord de Carberry. En fait de trafic, celui à destination et en provenance de Carberry est plus important. A présent, le trafic à destination ou en provenance de Carberry, qui exige un voiturage sur le Pacifique-Canadien et sur le Canadian-Northern, doit être voituré par voie de Neepawa, impliquant un transport additionnel d'environ 40 milles. Le trafic ainsi voituré est soumis à la somme des tarifs locaux. Il n'est pas appliqué de taux d'entier parcours.

Bien qu'on n'ait pas, je crois, établi la nécessité d'une voie de correspondance à la voie latérale Munroe, les conditions à Carberry, tant en ce qui concerne le trafic

que la commodité de manutentionner le trafic de correspondance, sont telles qu'il faudrait rendre une ordonnance enjoignant la construction d'une voie de correspondance à cet endroit. Le Pacifique-Canadien devrait préparer les plans de la voie de correspondance et les déposer au bureau de la Commission dans les trente jours, pour être approuvés. Si les chemins de fer ne peuvent s'entendre au sujet des plans, un ingénieur de la Commission réglera toutes les questions en litige. Après l'approbation des plans par la Commission, le Pacifique-Canadien assumera et exécutera la construction de la voie de correspondance, y compris la fourniture des matériaux nécessaires à cette fin. Il ne faudrait pas achever les travaux plus tard que le 15 juin 1912, et la dépense devait être répartie entre les chemins de fer.

Le chef de la Commission, M. Mabee, a appuyé le jugement.

Re *Manitoba Brewing and Malting Co., Ltd., et Blackwoods, Ltd., et le rameau du C.N.R., Winnipeg, Man.*

Aux termes des articles 222 et 237 de la Loi des Chemins de fer, la *Canadian Northern Railway Co.*, a demandé l'autorisation de construire, d'entretenir et d'exploiter des rameaux depuis un point sur sa voie principale sur une ligne directement au nord de l'avenue Jessie, dans la cité de Winnipeg, traversant les blocs 8, 9, 10, D et 11 du bloc 21 dans la dite cité; ainsi que l'autorisation de construire les dits rameaux sur les avenues Fleet, Mulvey et Jessie, ainsi qu'indiqué sur le plan.

La requête a été entendue à Winnipeg en présence de l'avocat des parties intéressées.

Le jugement a été prononcé à l'audition le 15 juin 1911 par le chef adjoint de la Commission, M. Scott.

Si la Commission était d'avis que l'octroi de cette requête détruira le commerce de la compagnie de brasserie, elle rejetterait probablement la requête. Mais nous ne croyons pas que l'établissement de cette voie, soit sur la ligne indiquée sur le plan ou à un endroit un peu à l'est, ainsi que recommandé par un des témoins et ainsi qu'indiqué sur un plan produit, détruise le commerce de la compagnie de brasserie. Nous croyons qu'il faudrait accorder cette requête, car elle ne détruirait pas, à notre avis, le commerce de la compagnie de brasserie. Cette construction lui occasionnera assurément certains dommages; elle préjudiciera sans doute à l'usage de sa propriété, mais ne détruira pas son commerce. A notre avis, elle pourra exercer son industrie comme auparavant. La seule question concerne les dommages que prévoit la Loi des Chemins de fer. Ces dommages devront être déterminés par des arbitres, si les parties ne s'entendent pas. La question se borne entièrement aux dommages, et à mesure qu une partie de la propriété de la compagnie de brasserie sera acquise, les arbitres auront alors la juridiction de fixer les dommages causés à une propriété contiguë.

Il sera rendu une ordonnance accordant la requête sur une ligne à être approuvée par M. Drury, l'ingénieur de la Commission. Il se peut que l'on puisse établir une ligne à l'est, au moyen de la construction de pilotis le long du bord de la rivière, ce qui causera moins de dommages à la compagnie de brasserie, et sera encore une ligne satisfaisante pour avoir accès aux propriétés des intéressés qui désirent être desservis.

M. Elliott.—Un point, M. le Président. Je désirerais que l'ordonnance décrétât que nous pourrions obtenir une indemnité. Si, après l'établissement du rameau et après l'évaluation des dommages, l'expérience nous apprenait que la rive elle-même pourrait s'effondrer et peut-être détruire les fondations de nos édifices, nous serions privés de dédommagement, à moins que la Commission elle-même ne nous réservât l'autorisation de nous adresser de nouveau à la Commission à l'avenir en vue d'être indemnisés au besoin.

Le chef adjoint de la Commission.—Vous auriez toujours le droit de vous adresser à nous pour quoi que ce soit se rattachant à la construction ou à l'entretien d'une

ligne de chemin de fer, en cas de préjudice à votre propriété. Je crois cependant que nous pouvons insérer dans l'ordonnance une clause vous réservant ce droit-là.

M. ANDERSON.—C'est-à-dire le droit de s'adresser de nouveau?

Le chef adjoint de la Commission.—D'adresser une nouvelle requête à la Commission, au cas où il sera à l'avenir occasionné des dommages que les arbitres n'auront pas pris en considération, en fixant le montant des dommages à payer.

M. le commissaire Mills a appuyé le jugement et recommandé l'insertion des conditions suivantes dans l'ordonnance:—

1. La compagnie requérante établira sa voie sur la propriété de *Blackwoods, Limited,* autant que possible à niveau du sol de chaque côté de cette propriété, établissant une traversée (à un point dont les intéressés conviendront) d'une largeur d'au moins 12 pieds, opérant le revêtement en madriers entre les rails et sur une distance de 20 pouces sur les côtés extérieurs de ces rails; elle établira aussi les abords voulus, de sorte que la *Blackwoods, Limited,* puisse traverser et retraverser la voie en question avec le moins de peine ou d'inconvénient possible.

2. La compagnie requérante ne laissera aucun wagon ni aucun matériel roulant stationner sur la voie ni sur le rameau dans les limites de la propriété de la *Blackwoods, Limited.* De plus, toutes les opérations de construction et d'exploitation du dit rameau seront effectuées de manière à préjudicier dans le moindre degré possible aux droits et aux privilè(ges de la *Blackwoods, Limited.*

3. La *Blackwoods, Limited,* aura en tout temps le droit de passage et de repassage sur le rameau projeté.

L'ordonnance a été rendue en conséquence.

Requête du C. P. R., sous l'empire des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire des rameaux au profit de "Messrs. A. Bowerman and Cushing Bros.", dans la cité de Saskatoon, Sask. (Dossier 17696.)

En vertu de l'ordonnance n° 14466, le C. P. R. a été autorisé à construire, entretenir et exploiter des rameaux pour le compte de *Messrs. A. Bowerman and Cushing Bros.,* dans la cité de Saskatoon, Sask., ainsi qu'indiqué dans la requête.

Les faits sont énoncés dans le jugement.

Sur une objection soulevée au nom de la cité, les travaux exécutés aux termes de l'ordonnance ont été arrêtés.

Jugement rendu le 6 octobre par M. le commissaire McLean.

L'ordonnance n° 14466 a été rendue à ce sujet le 4 août 1911, à l'égard de ces rameaux, énonçant qu'elle a été rendue du consentement du conseil de la cité de Saskatoon et des propriétaires fonciers intéressés.

A la réunion de la Commission tenue à Régina le 14 septembre 1911, l'avocat de la cité de Saskatoon a protesté contre les termes de l'ordonnance, en ce qui concerne les rameaux de Bowerman. On a allégué que le consentement ne visait que les rameaux. L'avocat a affirmé qu'environ trois mois avant l'émission de l'ordonnance le propriétaire du terrain Bowerman a demandé à la cité d'approuver une subdivision dans laquelle il est indiqué une rue et des ruelles, mais que l'approbation alors accordée n'a pas été obtenue à l'égard des rameaux.

Etant donnée l'attitude prise par la cité, il a été enjoint que les travaux effectués sur le rameau devraient rester en suspens jusqu'à ce qu'il pût être soumis des relevés déterminés par écrit.

La cité déclare maintenant, en date du 26 septembre 1911, qu'elle consent à la construction du rameau à la condition suivante:—

> "Que l'avocat de la cité soit autorisé à retirer le relevé des objections, déposées au bureau de la Commission des chemins de fer, à l'établissement des rameaux sur la propriété Bowerman, à condition que les intérêts et la commodité de la cité

et du public soient sauvegardés par les conditions voulues à l'égard de l'entretien des rameaux, aux niveaux fournis par l'ingénieur de la cité dans les endroits où ils doivent être traversés pas les rues et les ruelles, indiquées dans le plan de la subdivision approuvé par le conseil, ou par toutes autres rues projetées; à condition aussi que les heures durant lesquelles les voies seront utilisées aux fins de manœuvre seront seulement les heures comprises entre onze heures du soir et six heures du matin."

On peut à présent révoquer l'ordre donné au chemin de fer de cesser la construction des rameaux de Bowerman et lui enjoindre d'établir les voies avec le consentement de la ville, en comprenant les conditions ci-dessus énoncées.

Pétition des cultivateurs du voisinage de Ribstone, Alta, demandant qu'il soit enjoint au Grand-Tronc-Pacifique d'installer une voie d'évitement propre à accommoder deux élévateurs et des plate-formes de chargement à cet endroit. (Dossier 12578.)

Les faits sont énoncés dans le jugement.

Jugement rendu le 17 octobre 1911 par M. le commissaire McLean.

Cette requête a d'abord été soumise à la Commission à une séance tenue à Edmonton le 20 octobre 1909. Au nom du Grand-Tronc, M. Tate a représenté que, comme la voie est encore à l'étape de la construction, le requête était prématurée. Il a aussi allégué que la production du grain ne s'était pas suffisamment développée dans cette région pour justifier de formuler une assertion déterminée au sujet de la question de savoir s'il serait nécessaire de procurer d'autres facilités. La Commission a alors cru que l'action pourrait bien être différée.

Les gares de Dunn et de Chauvin, entre lesquelles on désire établir la voie d'évitement en question, sont situées à une dizaine de milles l'une de l'autre, exactement à 9.9.

A l'audition tenue à Edmonton au mois de septembre de la présente année, les requérants ont appuyé sur l'augmentation accusée dans la superficie productive de grain. On a aussi affirmé que de hautes collines de sable empêchaient les cultivateurs de se rendre à Chauvin. En outre, on a avancé que les chemins conduisant à Dunn et à Chauvin étaient en mauvais état et d'un trajet difficile.

L'ingénieur de la Commission, M. Drury, rapporte que les requérants se contenteront d'une voie d'évitement à tout endroit entre les gares nos 3515 et 3550, près du mille 638 (ancien mille 67) à l'est du creek Ribstone. Il fait connaître que, au point de vue de la mise en service, cet endroit ne présente pas de difficulté si l'on y établit une voie d'évitement.

A l'audition, il y a eu une divergence d'opinion, quant à la question de savoir si une voie d'évitement à un endroit à l'est du creek Ribstone desservirait le territoire situé à l'ouest de ce creek, car on a énoncé que le creek n'était pas guéable.

Bien qu'il existe certaines difficultés topographiques pour se rendre à Chauvin ou à Dunn, en ce qui concerne une partie du trafic, c'est une condition dont le chemin de fer n'est pas responsable. Ainsi que l'indiquait la requête des cultivateurs de Staunton, Alberta, dans le but de faire établir une voie d'évitement pour le transport du grain par le C.P.R., (*dossier 17522*), la question se réduit à ceci: Le chemin de fera-t-il procuré des installations raisonnables? La distance entre les gares n'est pas déraisonnable au point de vue du trafic. En même temps qu'il est impossible de rien formuler de général à l'égard de la distance de la gare à laquelle il faudrait établir la voie d'évitement demandée, il faut remarquer que le tracé à la "gare" 3550 est situé à quatre milles de Chauvin, tandis que la "gare" 3515 est située à 3.66 milles du même endroit. Dans le présent cas, la Commission ne serait pas justifiée, je crois, à ordonner l'établissement d'une voie d'évitement aussi près de Chauvin.

Le chef de la Commission, M. Mabee, a appuyé le jugement.

Haight vs *la "Great Northern Railway Company"*.

Les faits sont entièrement exposés dans le jugement.

Jugement rendu le 14 novembre 1911 par le chef de la Commission, M. Mabee.

Le 15 mai dernier, W. M. Haight, de Piper's-Siding, C.-B., a adressé une requête en vue de faire raccorder un rameau avec sa propriété sur le *Great Northern Railway*, à environ neuf milles et demi de Vancouver, dans le but d'expédier des engrais à destination de sa propriété, et des légumes par charges de wagons en provenance de cette dernière. Il a en même temps adressé une requête afin d'obtenir un taux de commodité sur les engrais et la cendre expédiés de Vancouver.

L'audition des causes a eu lieu en même temps à Vancouver le 31 août dernier, alors qu'elles ont été ajournées pour plus ample délibération.

La position de M. Haight est qu'il possède une ferme potagère contiguë au droit de passage de la compagnie de chemin de fer. Il possède environ quatre-vingt-douze acres, et quelque 1,900 pieds de terrain sont situés le long de la ligne de la compagnie. Il cultive surtout des choux, et il estime qu'il faudra au moins quarante wagons par année pour les transporter à cette voie d'évitement. Un endroit appelé Piper's-Siding est situé à une distance d'à peu près trois quarts de mille.

La compagnie prétend que le requérant devrait transporter son engrais depuis Piper's-Siding et ses choux jusqu'à cet endroit. Le requérant lui répond en disant qu'il n'existe pas à cet endroit de facilités ou de plates-formes de chargement voulues, et que, de plus, à cause de l'état des chemins reliant cet endroit à sa propriété, il lui est impossible d'effectuer de transport. Les engrais qu'il a jusqu'à présent transportés depuis Vancouver jusqu'à sa propriété ont été déchargés sur la ligne principale de la compagnie. Il a prélevé un taux additionnel, bien que les tarifs déposés ne contiennent pas un taux pour ce service. Le fait que la compagnie de chemin de fer a permis le déchargement sur la ligne principale équivaut à admettre que Piper's-Siding n'était pas un endroit convenable pour obliger le requérant à y décharger l'engrais. Je reconnais parfaitement l'importance de limiter, autant que raisonnable, la ramification de la ligne principale dans les endroits où il y a une grande quantité de trafic de voyageurs et de marchandises. De l'autre côté, il est peut-être tout aussi essentiel de procurer aux industries le long d'un chemin de fer toutes les facilités d'expédition raisonnables et voulues, vu qu'il faudrait prendre bien soin de ce trafic en transit. Les compagnies de chemin de fer ont eu l'habitude d'opérer des ramifications sur les lignes principales, dans le but d'assurer des facilités d'expédition pour le compte d'établissements industriels de différentes sortes, dans les endroits où, à l'avis des fonctionnaires de la voie, on pourrait offrir aux compagnies un trafic suffisant. Des rameaux sont raccordés avec des briqueteries, des scieries et toutes sortes de fabriques. Je ne puis comprendre pourquoi un cultivateur, qui expédie chaque année cinquante à soixante wagons, n'a pas autant le droit à une voie de service conduisant à sa propriété, afin qu'il puisse transporter sa production à moins de frais possibles, qu'un briquetier qui expédie à peu près le même nombre de wagons. Il est vrai, dans le présent cas, que le transport est seulement effectué à destination et en provenance de Vancouver, mais la loi n'établit pas de distinction. Les compagnies de chemins de fer sont tenues de procurer aux expéditeurs les mêmes bonnes facilités pour un court transport que pour un long. Après avoir étudié cette question aussi à fond que possible, je suis d'avis que le requérant a établi son droit à une voie de service.

La requête est adressée sous l'autorité de l'article 226 de la Loi des Chemins de fer, car les parties n'ont pu s'entendre au sujet de l'établissement ou de l'exploitation de cette voie de service. On ne nous a pas transmis d'estimation de la dépense probable, et on ne nous a pas fourni de plan ni de profil. Aux termes de l'article mentionné, la loi exige que le propriétaire ou la personne adressant la requête en vue d'obtenir la voie de service dépose dans une banque autorisée la somme ou les sommes que lo Com-

mission juge suffisantes, ou jugées nécessaires pour payer les frais de l'établissement de la voie ou du raccordement dans un bon état de service, y compris le coût du droit de passage, les frais et les dommages casuels. Je comprends que la voie de service sera entièrement établie sur les terrains de la compagnie de chemin de fer et du requérant. Par suite, il ne faudra probablement pas acheter d'emplacement de voie. Si le requérant et la compagnie ne peuvent s'entendre au sujet du coût probable, la Commission instituera alors une enquête et fixera le montant à déposer en banque. Si les intéressés s'entendent, le montant convenu pourra en ce cas être celui à verser en banque sous le régime de cet article. Comme de raison, après l'achèvement de la voie, la compagnie de chemin de fer remboursera cet argent déposé en banque. De plus, sous l'empire du paragraphe 3 de l'article 226, la compagnie de chemin de fer rembourse au requérant la moitié des taux prélevés par la compagnie au sujet du voiturage du trafic pour le compte du requérant sur la dite voie de service, ou sur le dit raccordement, jusqu'à ce que le requérant obtienne le remboursement de la somme intégrale payée pour la construction et l'achèvement de cette voie ou de ce raccordement. Le requérant et la compagnie doivent tous deux déposer un plan, un profil et un livre de renvoi, indiquant le tracé projeté de cette voie de service, mais on peut se dispenser des avis prescrits par la loi.

En ce qui concerne la deuxième partie de la requête, c'est-à-dire l'établissement de taux de commodité sur ces produits à partir de Vancouver, la compagnie de chemin de fer déclare que la cendre et l'engrais C.L. sont assujettis au taux de dixième classe dans la classification canadienne. En vertu du tarif, c'est six cents par 100 livres sur des distances de dix milles et moins.

M. Hardwell, le directeur du trafic de la Commission, est d'avis que le taux relatif au bois de service de la compagnie, trois cents par 100 livres, est un taux juste et raisonnable à appliquer à la cendre, et que le taux de deux cents et demi par 100 livres sur l'engrais, avec un minimum de 40,000 livres dans chaque cas, serait raisonnable. Je partage son opinion à ce sujet, sauf que je suis d'avis qu'un minimum de 40,000 livres pourrait ne pas être raisonnable à l'égard de toutes sortes d'engrais, et je recommanderais de réduire son minimum à 30,000, en ce qui concerne le fumier de cheval. Il sera enjoint à la compagnie d'établir des taux sur la base ci-dessus, applicables entre les points incriminés en cet endroit-ci.

M. le commissaire McLean a appuyé le jugement.

Voie de service du C.P.R. jusqu'à la "Chinook Coal Co.", Kipp, Alta.

Sur la requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Commission, en vertu de son ordonnance n° 16088, en date du 7 mars 1912, a autorisé la construction de la voie de service pour le compte de la *Chinook Coal Company*, et inséré dans l'ordonnance une disposition portant que, malgré les termes ou les conditions contenues dans tout arrangement survenu entre les parties, la voie ferait partie des facilités de chemin de fer de la compagnie, et qu'elle ne devrait pas être considérée comme un embranchement particulier. La compagnie a fait remarquer et valoir auprès de la Commission, que au point de vue de la mise en service, cette disposition lui occasionnerait de très grands embarras. Après considération, il a été rendu une ordonnance modifiant la première et renfermant une disposition déclarant la voie de service ou d'embranchement soumise au contrôle et à la juridiction de la Commission, en remplacement de la clause à laquelle on s'opposait.

Jugement rendu le 3 janvier 1912 par le chef de la Commission, M. Mabee.

En présence des jugements rendus par la cour Suprême dans les causes Blackwood et Clover-Bar, je ne crois pas que la Commission doive autoriser la construction d'une ligne d'une longueur de six milles à titre d'embranchement particulier. Personne autre ne peut l'utiliser; elle n'est pas sous le contrôle du Gouvernement, appa-

remment, soit à l'égard de l'entretien ou des taux, ni une partie du chemin de fer. La compagnie devrait établir cette voie, et non aux termes d'un arrangement relatif à un embranchement particulier.

M. le commissaire McLean a appuyé le jugement.

Croisements de chemins publics, lignes d'embranchement du G.T.P.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a demandé, sous l'empire de l'article 237 de la Loi des Chemins de fer, l'autorisation de construire sa voie ferrée en travers des chemins publics entre la section 31, township 32, rang 6, et la section 18, township 21, rang 11, à l'ouest du 2e méridien, dans les districts d'Assiniboïa et de Yorktown, Saskatchewan.

L'audition a révélé que ces traversées avaient déjà été établies, et avant d'avoir obtenu l'autorisation nécessaire.

Jugement rendu à l'audition le 4 avril 1911 par le chef de la Commission, M. Mabee.

L'article 380 de la loi énonce:

"Toute compagnie qui, si une loi spéciale du Parlement du Canada ou une loi qui la modifie, antérieure au douze mars mil neuf cent trois, ne l'y autorise;

"(*a*) Fait passer son chemin de fer ou permet qu'il passe sur le parcours, le long ou en travers d'une voie publique existante, sans en avoir, au préalable, obtenu la permission de la Commission; ou", et ainsi de suite, "encourt une amende d'au moins quarante dollars pour chaque contravention."

Nous sommes saisis de deux cas concernant le Grand-Tronc-Pacifique au sujet des croisements entre la section 31, township 32, rang 6, et la section 18, township 21, rang 11, à l'ouest du deuxième méridien, district de Yorkton et d'Assiniboïa, dans la province de la Saskatchewan, et à l'égard de la traversée de voie publique entre la section 13, township 53, rang 25, à l'ouest du 4e méridien, et la section 26, township 53, rang 7, à l'ouest du 5e méridien, dans l'Alberta. Le premier cas implique 37 croisements, le deuxième 45.

Tous ces passages ont été construits contrairement aux dispositions de l'article 380, quelques-uns d'entre eux il y a un an et demi, affirme-t-on, et l'on demande à présent à la Commission de les approuver.

La Commission ne se propose aucunement de les approuver. Elle laissera la compagnie dans la position dans laquelle elle s'est mise par suite de son empiétement sur ces chemins publics, et je suppose que les municipalités locales peuvent prendre des procédures contre elle par voie d'accusation, ou de toute autre manière qu'elles jugeront à propos.

Bien plus, la coutume s'est établie de construire des voies ferrées sans demander d'autorisation à qui que ce soit. Depuis un an et demi, il s'est présenté des cas où l'on a ainsi construit des chemins de fer. On a construit une section d'un chemin de fer en particulier avant l'approbation du plan du tracé. Dans certains cas, je ne dis pas dans tous les cas, on ne tient absolument aucun compte des dispositions de la loi. Pour des motfs que j'ignore, on a construit hâtivement ces chemins de fer sans égard pour la loi et sans se soucier des droits des habitants de la localité, que l'on traite cavalièrement.

Nous croyons qu'une petite leçon salutaire ne nuira peut-être pas au Grand-Tronc-Pacifique, et nous avons l'intention d'adopter à l'égard de ces 82 passages de chemins publics la manière d'agir que nous avons adoptée au sujet du cas du Canadian-Northern que je viens de mentionner. Nous nous proposons de demander au solliciteur général du Canada d'intenter des poursuites au nom de Sa Majesté contre le

Grand-Tronc-Pacifique, pour le recouvrement des pénalités imposées en vertu de l'article 380, en ce qui concerne ces 82 traversées de voies publiques.

Il y en a un bon nombre d'autres, mais nous laisserons intenter des poursuites à l'égard de ces 82, et nous verrons si elles seront couronnées de succès.

Requête de la ville de Saint-Boniface dans le but d'ouvrir les rues Plessis et Messier sur l'embranchement Emerson du Pacifique-Canadien.

Après audition de la requête, sur le rapport et la recommandation de son ingénieur, et après une inspection personnelle des lieux effectuée par la Commission, la permission de traverser ces rues a été refusée.

Jugement rendu le 28 juin 1911 par M. le commissaire Mills.

Il a déjà été rendu une ordonnance enjoignant l'ouverture de la rue Marion.

Dans la direction nord-ouest le long de l'embranchement d'Emerson du chemin de fer Pacifique-Canadien, nous avons les rues Plessis, Marion, Messier et Plinguet.

Le mesurage réel sur le plan le long de la ligne de chemin de fer montre que la distance, d'un centre à l'autre, de la rue Plessis à la rue Marion, est de 3,150 pieds; de la rue Marion à la rue Messier, de 3,000 pieds; et de la rue Messier à la rue Plinguet, de 1,200.

Je comprends que la rue Messier est ouverte et régalée jusqu'à la voie ferrée. Si l'on refuse un passage sur la ligne de cette rue, il n'y aura pas de moyen de traverser la voie ferrée entre la rue Marion et la rue Plinguet, sur une distance de 4,200 pieds, environ les quatre cinquièmes d'un mille; il n'existe pas de rue où il soit établi une voie ferrée le long du côté est de la ligne, ainsi qu'il arrive souvent le long des voies ferrées dans les limites de la cité. Par conséquent, si quelqu'un construit une maison ou établit une industrie sur la rue Messier près de la voie ferrée, il lui faudra se rendre à la rue Messier, le long du chemin de Dawson, par la rue Plinguet et sur la rue Archibald, soit une distance de 5,025 pieds, presque un mille, pour atteindre l'autre côté de la voie ferrée en ligne avec la rue Messier.

Je ne crois pas que ces conditions soient raisonnables ni justes pour les propriétaires entre les rues Marion et Plinguet.

En conséquence, sans désirer être partie à la construction de passages à niveau peu nécessaires, je suis d'avis qu'il faudrait autoriser la municipalité à prolonger la rue Messier de l'autre côté de la voie ferrée ou des voies ferrées à cet endroit.

Au sujet de la demande de la ville de Saint-Pierre, dans la province de Québec, formulant une plainte à l'égard de la fermeture de la rue Simplex par le Grand-Tronc dans la dite ville.

Jugement rendu le 12 juillet 1911 par le chef de la Commission, M. Mabee.

Le 10 juin 1910, la ville de Saint-Pierre s'est adressée à la Commission et a porté plainte que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de fermer la rue Simplex.

Un des fonctionnaires de la Commission a fait une inspection au mois de juin et transmis un rapport que la fermeture de cette rue serait injuste pour le public. Il a en outre recommandé que le passage serait une source de danger, vu que le trafic était considérable sur la voie ferrée, et qu'il fallait prendre des mesures en vue de protéger le public, soit en nommant un garde-ligne ou en construisant des barrières.

Après une ou deux auditions de l'affaire, la Commission a rendu en décembre une ordonnance ajoutant comme parties à cette procédure les municipalités de la ville de Lachine, de la paroisse de Lachine et de Montréal-ouest. Il a été enjoint à ces municipalités de transmettre à la Commission les plans indiquant les passages existants, publics ou privés, sur les voies du *Montreal Park & Island* et du Grand-Tronc, et de communiquer les recommandations qu'ils pourraient avoir à formuler à l'égard de la suppression des déclivités ou à l'installation des appareils de protection.

Il a été communiqué des plans indiquant les différents croisements, et l'affaire a été entendue une ou deux fois depuis la communication de ces plans.

Le 18 mai, tout le différend a été soumis à l'ingénieur en chef et au chef du service de la Commission, en vue de faire un rapport conjoint, dont il devait être transmis des copies aux compagnies de chemins de fer et aux parties intéressées. Tous les intéressés devaient avoir l'occasion de discuter les différentes particularités de l'affaire avant qu'il fût donné suite au rapport. Ce rapport a régulièrement été fait le 27 mai 1911; il en a été transmis des copies aux intéressés, et la question a été débattue à fond à Montréal, le 11 juillet.

Un seul passage à niveau dans la ville de Montréal-Ouest se trouve sur l'avenue Montréal-Ouest, et les fonctionnaires de la Commission rapportent qu'il n'existe pas de protection. Il ne sera donc pas rendu d'ordonnance à cet égard. Ils rapportent aussi qu'il existe un passage pour les piétons, partant de l'avenue Montréal-Ouest et traversant le droit de passage du Grand-Tronc, ainsi que celui du *Montreal Park & Island*, jusqu'à le gare de ce dernier sur le côté sud des deux voies ferrées. Les représentants du Grand-Tronc s'opposent à cette utilisation, mais on rapporte que c'est le seul moyen dont le public puisse avoir accès à la gare du *Montreal Park and Island Railway,* et on recommande que le public soit autorisé à s'en servir à titre de passage pour les piétons. Il faudrait donner suite à cette recommandation.

On recommande que tous les passages à niveau sont suffisamment sûrs dans la ville de Saint-Pierre, et il est inutile d'émettre une ordonnance à leur égard.

On fait observer qu'il y a, rue Saint-Alexandre, un passage pour les piétons, menant de la limite sud de cette rue et traversant les voies du Grand-Tronc et du *Montreal Park and Island*, jusqu'à la gare de la dernière compagnie désignée sous le nom de " Knappe ". On recommande que ce passage pour les piétons reste libre. A une distance de 460 pieds à l'ouest du passage ci-dessus se trouve un autre chemin conduisant à l'emplacement de la voie de la Compagnie du Grand-Tronc jusqu'à l'entrée des propriétés de la *Dominion Car and Foundry Works.* On recommande la fermeture de ce passage et que la compagnie de chemin de fer en défende le passage à cet endroit. Il faudrait donner suite à ces recommandations.

A l'origine, la rue Simplex était un passage de ferme, mais il sert maintenant de passage à niveau et d'accès à la réserve du canal. Le trafic est très considérable à ce passage, et il s'accroîtra vraisemblablement. Les fonctionnaires de la Commission sont d'avis qu'il faudrait faire de ce passage un passage à niveau entièrement protégé au moyen de barrières surveillées nuit et jour par un gardien.

Les représentants de la ville ont fortement soutenu à l'audition que la compagnie de chemin de fer devrait supporter une partie du coût de la protection de ce passage. Toutefois, ceci n'est pas conforme aux décisions rendues dans le passé, non seulement par le comité des chemins de fer du Conseil privé, mais aussi à celles de la Commission. Les prescriptions de la loi portaient seulement que la compagnie de chemin de fer devrait fournir un passage de ferme à cet endroit lors de la construction de la voie. Les besoins publics exigent maintenant d'en faire une rue publique. La coutume a toujours été que les travaux de cette sorte doivent être entrepris et supportés par la municipalité qui les requiert. L'ordonnance peut décréter que la municipalité est libre de planchéier de la manière voulue et de se conformer à tous égards aux règlements généraux concernant les passages à niveau à cet endroit. La municipalité doit ausi protéger le passage en construisant des barrières et en nommant des gardiens de jour et de nuit pour effectuer le service. La ville remboursera à la compagnie de chemin de fer les dépenses s'y rattachant, la ville étant à son tour remboursée à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer jusqu'à concurrence de 20 pour 100 du coût des travaux. La ville doit payer à la compagnie de chemin de fer les salaires des hommes employés au service des barrières, sur présentation mensuelle ou trimestrielle des mémoires, suivant l'arrangement que les parties pourront conclure. Un ingénieur de la Commission réglera tout différend surgissant à ce sujet.

Dans la paroisse de Lachine, le seul passage est le chemin de Lachine, en haut, à la gare de Rockfield, et cette question est réglée aux termes de l'ordonnance rendue le 28 avril.

On recommande à la Commission de convertir en un passage à niveau régulier que l'on protégerait par une sonnerie, le passage de ferme dont on se sert actuellement comme passage public à la deuxième avenue. La ville de Lachine sera libre d'exécuter les travaux nécessaires, afin de se conformer aux règlements relatifs au passage à cet endroit. Après qu'elle s'y sera conformée, le chemin de fer installera la sonnerie à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission. Une fois cette installation effectuée, la ville remboursera à la compagnie de chemin de fer la dépense occasionnée.

La ville demande l'établissement d'un passage régulier à la dixième avenue, et les fonctionnaires de la Commission rapportent qu'à leur avis ce passage est nécessaire, qu'il sera situé approximativement à mi-chemin entre la deuxième avenue et la dix-huitième avenue déjà ouverte. Ils recommandent l'installation de barrières de protection surveillées par des gardiens de nuit et de jour, dès que la rue Victoria sera prolongée.

A l'audition, les représentants de la ville ont fait observer que ceci ne serait pas nécessaire avant le mois de mai 1912. Par conséquent, la ville pourra être autorisée à convertir ce chemin en passage public, conformément aux règlements relatifs aux chemins publics. Après que la ville s'y sera conformée, la compagnie de chemin de fer déposera les plans en vue de la construction de barrières et, dans les 60 jours qui suivront l'approbation des dits plans, érigera les dites barrières en conformité de ces plans et à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission. Elle devra ensuite engager un gardien de jour et de nuit pour en accomplir le service. Après l'installation des barrières, la ville remboursera à la compagnie de chemin de fer le coût des travaux, et elle sera à son tour remboursée jusqu'à concurrence de 20 pour 100 de ce coût, à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer. La ville doit aussi rembourser à la compagnie de chemin de fer les frais occasionnés par ces gardiens de jour et de nuit, sur présentation mensuelle ou trimestrielle des mémoires, suivant l'arrangement que pourront conclure les parties. En outre, un des ingénieurs de la Commission règlera les différends surgissant à ce sujet.

On rapporte que le passage pour les piétons vis-à-vis la seizième avenue ainsi que le passage à la dix-huitième avenue sont satisfaisants.

La ville demande l'établissement d'un passage sur les voies de la compagnie de chemin de fer à la rue Notre-Dame. On rapporte qu'à cet endroit le *Montreal Park and Island Railway* a un croisement oblique sur l'embranchement du quai de Lachine, ainsi que deux voies d'évitement du Grand-Tronc protégées par des contre-rails sur le *Montreal Park and Island Railway,* et des sémaphores sur le Grand-Tronc. Les fonctionnaire de la Commission exposent qu'il faudrait, à leur avis, planchéier le passage et le convertir en passage à niveau régulier, continuant la présente protection, et qu'il ne sera pas nécessaire d'assurer une plus ample protection à cet endroit avant que le trafic soit établi. La ville pourra être autorisée à effectuer le planchéiage nécessaire en conformité des règlements concernant les chemins publics. On a demandé à l'audition qu'elle ait la liberté d'exécuter immédiatement ces travaux. Cette liberté pourra être accordée.

Le chef suppléant de la Commission, M. Bernier, et M. le commissaire McLean ont appuyé le jugement.

Requête de la cité de Calgary, Alta, demandant l'autorisation de construire un passage souterrain à la quatrième rue ouest, sous les voies du Pacifique-Canadien.

Jugement rendu le 4 octobre 1911 par M. le commissaire McLean.

Cette affaire a été entendue à la séance tenue à Calgary en décembre 1910, devant le chef de la Commission et le commissaire Mills. La Commission n'a pas alors jugé expédient d'émettre une ordonnance autorisant la construction d'un passage souterrain à cet endroit, car il avait été reconnu que l'on occasionnerait de graves inconvénients à certains établissements industriels, et plus particulièrement à la fabrique de la *Calgary Milling Company*. Avec le consentement de la compagnie de chemin de fer, la Commission a enjoint l'installation de barrières comme mesure de protection.

A l'audition tenue en septembre 1911, on ne peut dire qu'il a été apporté de nouveaux faits importants. Il faut reconnaître qu'il existe actuellement une certaine congestion de trafic à l'endroit en question. Toutefois, il faut de plus reconnaître que le trafic transporté sur la huitième rue est obligé, à cause d'un passage souterrain en cours de construction à cet endroit-là, de trouver d'autres moyens de traverser les voies. En outre, il est certain qu'il faut attribuer une partie de la congestion manifeste à la quatrième rue, à la déviation à cet endroit du trafic, qui traverserait ordinairement à la huitième rue. Le passage souterrain à la huitième rue sera probablement achevé pour la fin d'octobre.

Dans les témoignages des experts soumis par M. B. Turner Bone, au nom de la cité, il était prétendu que certains remaniements des voies permettrait que le moulin de la *Milling Company* fût convenablement desservi s'il était émis une ordonnance autorisant la construction du passage souterrain. Il me semble que les plans recommandés causeraient de grands inconvénients au moulin. J'ai eu l'occasion d'examiner la situation sur les lieux, en compagnie de l'ingénieur de la Commission, M. Drury, et mon inspection confirme l'opinion que je m'étais formée à l'audition, que le moulin de la*Milling Company* était un sujet de difficulté spécial.

Ainsi qu'on l'a fait observer, l'ouverture du passage souterrain à la huitième rue soulagera assurément la congestion du trafic sur la quatrième rue. En outre, je ne crois pas qu'il faille rendre une ordonnance autorisant la construction d'un passage souterrain avant que la cité soit prête à démontrer d'une manière plus satisfaisante comment il faudra procurer à la *Milling Company* les facilités voulues, relativement à la manutention de son grain. Si l'on ne procure pas les facilités voulues, la *Milling Company* sera alors obligée de cesser son industrie. Dans ces conditions, il faudrait pour le moment rejeter la demande, les deux parties étant autorisées à la renouveler.

Le chef de la Commission, M. Mabee, a appuyé le jugement.

Requête de la cité de Saskatoon, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance autorisant le C.P.R. à opérer des manœuvres durant la nuit sur la voie de service projetée menant à l'usine de force motrice sur l'avenue B, Saskatoon. (Dossier 6256, cause 2650.)

Jugement rendu le 5 octobre 1911 par M. le commissaire McLean.

La cité de Saskatoon demande de changer la clause 7 de l'ordonnance 5452, que l'on trouvera au présent dossier. La dite clause décrète que la compagnie requérante (C.N.R.) n'autorise aucun garage sur la voie ou sur les voies ferrées entre le côté ouest de l'avenue E et ses cours dans la dite cité. La cité affirme qu'elle a acquis les lots 3, 4, 5, 37, 38, 39, 40, 41 et 42 sur le bloc 32, plans C.E. et C.E.1, et acquiert d'autres terrains dans le voisinage immédiat des cours de chemin de fer en vue d'y construire une usine de force motrice. Il sera par suite nécessaire, dans le but d'y transporter des matériaux, d'établir une voie de service à partir de la ligne principale, sur

l'embranchement du Lac-aux-Oies du C.N.R., jusqu'à un point à l'ouest de la propriété ci-dessus décrite et à l'ouverture B, le terminus de cette voie de service était situé dans les limites de la superficie où il ne peut être opéré des manœuvres, en vertu de l'ordonnance 5452. La cité désire avoir le privilège d'opérer des manœuvres sur cette voie de service et sur la ligne principale aussi à l'ouest que l'avenue C durant certaines heures de la nuit. Ceci est en aide à la demande que le C.N.R. adressera au sujet d'une voie de service.

La cité déclare qu'elle consent à limiter les heures de manœuvres de manière à ce qu'il n'y ait pas de circulation entre 10 heures du soir et 5 heures du matin, sauf en cas d'urgence. La cité affirme qu'il ne sera probablement pas entré plus d'un wagon houiller par jour, et comme les wagons seraient probablement entrés deux ou trois à la fois, cela signifierait qu'ils circuleraient deux fois sur la voie principale, ou, au plus, trois fois par semaine, et assez loin pour pénétrer sur la voie de service. A l'audition, M. Jordan, un propriétaire intéressé, s'est opposé à l'autorisation de ce changement, et l'on trouvera au dossier les protêts des autres propriétaires.

Comme je comprends la situation, la clause restrictive incriminée a été insérée dans l'ordonnance à la vive demande de la cité de Saskatoon. Je ne crois pas que la cité devrait à présent être autorisée à obtenir le changement demandé, après avoir obtenu la propriété dans le but de construire son usine dans les limites de la superficie où elle savait qu'il ne devait pas être opéré de manœuvre. Il me semble que la raison qui a motivé l'introduction de la clause dans l'ordonnance est aujourd'hui aussi forte qu'alors.

Le chef de la Commission (M. MABEE).—Je suis entièrement opposé au changement demandé.

Requête de la cité d'Edmonton demandant la modification de l'ordonnance 12082 de sorte que le chemin de fer électrique appartenant à la municipalité puisse traverser la ligne de l'"Edmonton, Yukon and Pacific Railway" au moyen d'un passage souterrain, au lieu d'un passage à niveau. (Dossier 15551.)

L'ordonnance n° 12082 de la Commission autorisait la cité d'Edmonton à traverser, à niveau de la voie ferrée, en deçà des lignes de ses tramways électriques, l'*Edmonton, Yukon and Pacific Railway* à l'intersection des lignes de la compagnie sur la rue Edward, à son point de jonction avec la rue Steven, dans les limites de la ville.

Les faits sont suffisamment énoncés dans le jugement.

Jugement rendu le 11 octobre 1911 par M. le commissaire McLean.

Les plans du passage souterrain projeté ont aussi été déposés par la cité d'Edmonton, laquelle a aussi soumis que le chemin de fer devrait supporter la moitié du coût de la construction.

A l'audition tenue à Edmonton, le chemin de fer n'a pas présenté d'objection au sujet de la construction d'un passage souterrain, pourvu que la ville en supportât le coût. Toute la question a porté sur la question de priorité.

L'avocat du chemin de fer a déclaré à l'audition que le ministère des Chemins de fer et Canaux a approuvé le 10 juillet 1903 le plan du tracé de l'*Edmonton, Yukon and Pacific Railway,* et que ce tracé couvrait le point en litige. Comme il n'y avait pas alors de rue ni de chemin public indiqué sur le plan à cet endroit, a-t-il conclu, le chemin de fer a la priorité.

Cependant, il appert qu'il se trompait au sujet de la date de l'approbation, puisqu'une investigation effectuée par un des ingénieurs de la Commission au ministère des Chemins de fer et Canaux indique le certificat d'approbation suivant:—

"Ministère des Chemins de fer et Canaux.

"Copie certifiée de l'original régulièrement sanctionné et déposé au ministère sous le régime des articles 124 et 125 de la "Loi des Chemins de fer", le dixième jour d'août 1903."

(Signé) COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

"OTTAWA, le 10 août 1903."

En outre, il se trouve qu'une subdivision indiquant la rue en question a été enregistrée le 10 juillet 1903 au bureau des titres des terres à Edmonton.

La loi des travaux publics des Territoires du Nord-Ouest, laquelle est le chapitre quatre des ordonnance des Territoires du Nord-Ouest de 1901, énonce ce qui suit à l'article 75 de cette loi:—

"L'enregistrement au bureau des titres des terres du plan de la subdivision en lots ou blocs de toute terre non située dans les limites d'une cité ou ville constituée en corporation confère à Sa Majesté le titre à tous les parcs, rues, ruelles ou autres réserves pour les fins publiques indiquées sur ces plans; et il ne peut être opéré de changement ni de remaniement sans avoir au préalable obtenu le consentement du commissaire."

L'avocat du chemin de fer a soutenu que l'article précédent n'était pas destiné à comprendre les terres arpentées sur la prairie, et que ce doit être des terres situées dans un village ou dans une ville subdivisée et non constituée en corporation. Néanmoins, il me semble que les termes de l'article sont trop généraux pour souffrir la restriction que l'on allègue sous son empire.

Une partie de l'argument présenté au nom du chemin de fer a porté sur le supposition—que l'on a ci-dessus prouvée être erronée—que le tracé a été approuvé le 10 juillet 1903; que le plan approuvé n'indiquait pas de rue à l'endroit en question; et que les droits du chemin de fer ont couru depuis la date de l'approbation du tracé, non à partir de la date de l'enregistrement du plan. L'avocat de la ville prétendit que la date de l'enregistrement établissait l'ancienneté du droit. Mais il n'est pas nécessaire d'entrer en considération à ce sujet.

Il es tadmis que sur le plan de subdivision il y avait au point en question une rue. En outre, il appert que le titre, relativement à la rue en question, était antérieur, tant à l'approbation du plan de l'emplacement qu'à l'enregistrement de ce plan mis en la possession de la Couronne—il fut enregistré au bureau des Titres des Terres Fédérales, à Edmonton, le 8 septembre 1903. La rue se trouve maintenant dans les limites de la ville d'Edmonton et porte l'attribut de l'ancienneté que lui donne, conformément aux statuts, la date de son enregistrement ci-dessus indiquée.

La rue est donc plus ancienne que la voie ferrée.

La question des frais n'a pas été traitée d'une manière spéciale à l'audience. La ville a représenté qu'ils devraient être divisés. Il incombe maintenant à la compagnie de chemin de fer de dire pourquoi il n'y aurait pas lieu d'émettre une ordonnance en faveur d'un passage souterrain, dont les frais seraient répartis également entre les parties, selon la suggestion de la ville, subordonnément à une contribution de 20 pour 100 des frais, à prélever sur le *Grade Crossing Fund* jusqu'à concurrence de $5,000.

Le commissaire principal Mabee est d'accord.

Entendu à Toronto, le 15 octobre 1911.

Pétition de la "Powell Door & Lumber Co.", demandant premièrement une ordonnance pour la fixation des dommages prévus par l'ordonnance 13121, en date du 27 février 1911, au sujet du croisement du Grand-Tronc, sur les rues Front et John, à Toronto; et deuxièmement, une ordonnance déterminant de quelle manière et par qui la dite fixation serait faite en ce qui concerne le passage à niveau sur la rue Front, en face des bâtiments de la compagnie, la construction de barrières en cet endroit, et le service tant des chaussées que des barrières.

Entendu à Toronto, le 15 octobre 1911.

Jugement oral du commissaire principal, délivré à l'audience.

Si cette action était intentée par la *Powell Lumber Co.* contre le Grand-Tronc elle échouerait, parce que le droit aux dommages en question, s'il existe, appartient au prédécesseur en titre de la *Powell Lumber Company.* Ce passage à niveau fut construit, allègue M. Biggar, avec le consentement de la *Rathbun Co.*, qui en était alors propriétaire. Or, elle n'a porté aucune plainte en dommages à l'époque de l'adoption de l'ordonnance qui décrétait la construction de ces barrières. Il faut donc assumer qu'elle n'y voyait pas d'objection. En ce qui nous concerne, nous devons assumer qu'ayant consenti à l'établissement de ce passage, et n'y ayant fait aucune objection à l'époque où cette ordonnance relative aux barrières fut adoptée, la compagnie ne se proposait pas de réclamer des dommages, et ne la considérait pas comme préjudiciable à ses intérêts.

Maintenant, il est admis que l'affaire à laquelle il a été fait allusion, établissait le principe que lorsqu'une propriété se vend, le droit aux dommages, s'il en existe un, reste acquis au vendeur et ne passe pas à l'acheteur. Dans ces conditions, s'il existe un droit à des dommages, il appartient encore à la *Rathbun Company* et non à la *Powell Company,* et il serait de notre part déplacé de décréter une ordonnance permettant à la *Powell Lumber Company* de demander un arbitrage et de réclamer une compensation qui, si elle l'obtenait, ne lui appartiendrait pas, mais serait payable à la *Rathbun Company.*

Pour cette raison, sinon pour d'autres, nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu de donner suite à cette pétition.

Pétition de MM. Edward et Benjamin Baxter, du township de Bertie, Ont., demandant, en vertu des articles 221 et 226 de la loi des chemins de fer, une ordonnance enjoignant la Compagnie du Grand-Tronc de construire, de maintenir et d'exploiter une ligne d'embranchement sur le lot 10, con. 7, et aboutissant à la carrière de pierre des demandeurs, située sur le lot 4, con. 8, township de Bertie, Ont.

Jugement oral du commissaire principal Mabee, délivré à l'audience.

Voici notre opinion sur cette affaire: Nous pensons que cette compagnie d'exploitation de carrière de pierre a droit à ce qu'on trouve un moyen lui permettant de mettre sa propriété en rapport et d'expédier la pierre qu'elle en extrait.

Les demandeurs doivent avoir le choix: Ou bien ils déposeront $40,000 dans une banque pour qu'il soit pourvu à la construction d'une voie d'évitement et d'une voie de service, cas auquel la compagnie de chemin de fer doit déposer les plans voulus et entreprendre les dites constructions; et les Baxter, si les $40,000 ne suffisent pas, effectueront un nouveau dépôt pour le paiement total de ces travaux—voies d'évitement et de service. Ce choix leur donnerait droit, en vertu du paragraphe 3 de l'article 226, au remboursement de la moitié des droits réalisés sur cette voie jusqu'à concurrence de la somme totale avancée par eux.

Ou bien, ils devront déposer en banque une somme de $25,000 pour la construction de la voie de service sur leur propre propriété, coupant la ligne principale au point indiqué sur le plan. Dans ce cas, la compagnie entreprendrait la construction

de la voie d'évitement en employant cette somme de $25,000, que les Baxter augmenteraient si elle était insuffisante. Si elle était trop élevée, la compagnie rembourserait aux Baxter la différence. Si ceux-ci choisissent cette ordonnance, ils devront payer le salaire d'un opérateur de télégraphe au point de croisement des voies; cet employé serait engagé et payé par la compagnie de chemin de fer, et les Baxter le lui rembourserait chaque mois pendant tout le temps où cette voie de service serait en service.

Ils ont le choix entre ces deux ordonnances.

Si M. Carroll (ou tout autre) désirait utiliser cette voie de service, ou bien voulait la prolonger jusqu'à la carrière adjacente qu'il possède, on étudierait la question, mais il est entendu qu'alors, soit M. Carroll soit toute autre personne qui en ferait usage, aurait à contribuer aux frais de construction de cette voie de service et à fournir aussi sa part du paiement du salaire du télégraphiste si ses services étaient nécessaires à l'exploitation.

Pétition de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant, en vertu des articles 222, 183, 237 et 227, l'autorisation de construire un embranchement et une voie d'évitement à partir d'un point sur la ligne-même de l'" Ontario & Quebec Railway ", situé au commencement ou près du commencement de la rue Tecumseh, jusqu'au côté ouest de la rue Simcoe, entre les rues King et Wellington, à Toronto; de prendre les terrains nécessaires à cet effet; de traverser la rue Front et l'avenue Spadina, le coin sud-est du Square Clarence, l'intersection des rues Peter et Wellington, et la rue Peter; de détourner la ruelle qui passe entre les rues Mercer et Wellington, et le terrain situé entre le Square Clarence et la rue Front; de traverser la voie du Grand-Tronc et de relier ses voies aux lignes et aux voies actuellement exploitée conjointement par le chemin de fer Grand-Tronc et celui du Pacifique-Canadien, conformémet aux conditions de la convention de la Union Station, et de traverser les voies de la " Toronto Railway " à la jonction de l'avenue Spadina et de la rue Front.

Entendu à Toronto les 13 et 14 octobre 1911.

Jugement oral du commissaire Mabee, délivré à l'audience.

On peut délivrer une ordonnance approuvant ces projets, subordonnément au seul point qui doive être réglé, qui doive être accepté par la compagnie de chemin de fer, la compagnie de tramway et la ville, et nous désirerions avoir promptement quelque avis au sujet du résultat de cette négociation, afin que nous puissions régler aussi ce dernier point.

La compagnie peut être autorisée à traverser la rue Front, ainsi qu'il est indiqué sur le plan, subordonnément, bien entendu, à ce que cette construction soit retardée jusqu'à ce qu'on ait décidé si la courbe doit être de dix ou de seize degrés, et aussi subordonnément à la modification de la voie du tramway.

Elle peut traverser les rues Wellington et Peter conformément aux indications du plan, ainsi que la rue John.

La compagnie doit construire et maintenir à ses frais des barrières à la rue John et à la rue Front; elle doit aussi placer un gardien au coin des ruse Peter et Wellington.

L'ordonnance peut aussi prévoir que les frères Pilkington auront droit à recevoir une compensation, conformément à la loi, si les parties ne parviennent pas à s'entendre, pour tous les dommages ou préjudices occasionnés sur leurs propriétés par l'emplacement des voies traversant la partie est de la ruelle qui s'étend de Peter à John, entre Mercer et Wellington.

La compagnie de chemin de fer, bien entendu, aura le droit de modifier si elle le juge à propos la petite ruelle qu'elle se propose d'ouvrir entre la ligne qui côtoie le côté

sud de la propriété jusqu'à la rue Mercer et de la placer de quelque manière qu'elle juge devoir réduire le préjudice qu'elle porterait à la propriété Pilkington.

Ensuite, en ce qui concerne l'emplacement du hangar aux marchandises contre le côté nord de la rue Wellington, et en vue de protéger, si possible, le public qui se plaint ici de l'encombrement de la rue Wellington par les camions ou autre matériel de la compagnie, ainsi que tous les habitants du voisinage à qui la compagnie peut porter préjudice ou qu'elle peut gêner si elle n'est pas en mesure d'exploiter ces hangars sans faire un usage exagéré de la rue, ou sans trop l'encombrer par d'autre trafic, alors toute personne qui se trouverait ainsi lésée ou gênée a la faculté d'en appeler à la Commisison, et nous nous efforcerons d'apporter un remède à la situation. Il nous semble que c'est là une question qui regarde le conseil municipal, mais nous possédons cependant une manière indirecte de nous y intéresser, en tant qu'investis de l'autorité nécessaire pour approuver l'emplacement de ces dépôts, de ces hangars. Si la compagnie, devant les remarques qui lui sont faites, persiste à placer ses hangars dans la rue, là où elle doit forcément en faire un usage exagéré par suite des chargements et des déchargements, je pense que dans le cas où on porterait cette question devant la Commission, elle pourrait trouver un moyen d'y remédier elle-même.

Affaire relative au pont de la rivière Humber, Toronto, Ont. Règlement des termes de l'ordonnance.

Entendu à Toronto le 13 octobre 1911.

Jugement oral du commissaire principal Mabee, délivré à l'audience.

Conformément à la loi de 1857, la compagnie de chemin de fer a été autorisée à construire un pont. La loi contenait une clause l'obligeant à indemniser toute personne aux propriétés de laquelle cette construction pourrait porter préjudice. M. Biggar dit que la compagnie a indemnisé certains propriétaires parmi lesquels le prédécesseur en titre du client de M. Hunter.

M. Biggar.—Je ne dirais pas cela.

L'hon. M. Mabee.—Ou, du moins, il pense qu'il en est ainsi. Ce pont était là depuis l'époque où il a été construit jusqu'en 1880 environ. Il avait un pilier central. En 1880, on démolit ce pilier central et il est depuis resté sans pilier central. Dernièrement, la compagnie de chemin de fer obtint du ministre des Travaux publics son approbation pour la construction d'un nouveau pont, rendu nécessaire par l'élévation de sa voie, etc., et cette autorisation prévoyait le construction d'un pont avec pilier central. S'il n'avait jamais existé de pont sur ce point, et si c'était là un ouvrage absolument nouveau, si la construction de ce pilier au centre du lit de ce ruisseau, en angle, en détournait les eaux ou bien renvoyait les glaces en hiver sur la proporiété du plaignant, il est clair que ce dernier aurait droit à une indemnité, conformément à la loi des chemins de fer. Si son prédécesseur en titre a été indemnisé en vertu de la loi de 1857, cette indemnité, à mon avis, entraîne avec elle le droit pour la compagnie d'élever un nouveau pilier, à moins qu'il ne diffère de l'ancien dans de telles proportions qu'il ne cause de nouveau préjudice au propriétaire. Ainsi cette ordonnance peut être modifiée par l'addition de la condition que M. Devine sera indemnisé par la compagnie de chemin de fer de tout préjudice causé sur sa propriété par la construction ou la disposition de ce pilier, à moins que celle-ci ne puisse prouver qu'elle a indemnisé le prédécesseur en titre de M. Devine, conformément à la loi de 1857.

Pétition de la Chambre de Commerce du district de Montréal, demandant une ordonnance à l'effet d'exiger que tous les chemins de fer suppriment tous les passages à niveau, spécialement ceux de la Compagnie du Grand-Tronc dans la ville de Montréal, Qué.

Les faits sont suffisamment exposés dans le jugement du commissaire délivré à l'audience.

Jugement du commissaire Mabee, du 7 novembre 1911.

Cette pétition est présentée par la Chambre de Commerce; elle demande qué la Compagnie du Grand-Tronc soit obligée à surhausser ses voies à partir de la gare de Bonaventure vers l'est, je ne sais pas jusqu'à quelle distance aux environs de Saint-Henri.

La Compagnie du Grand-Tronc est en contrat avec le gouvernement pour assurer la circulation des trains de l'Intercolonial sur la portion du passage autorisé que cette pétition demande à faire surhausser. Il existe aussi un contrat pour assurer certains terminus et les installations nécessaires à la gare de Bonaventure pour ces trains de l'Intercolonial.

Il ne serait pas à propos d'émettre, sur la demande de la Cambre de Commerce, une ordonnance qui finalement pourrait porter sérieusement préjudice aux droits que l'Intercolonial possède sur ces voies, sans que du moins l'Intercolonial et ceux qui en ont la responsabilité aient pleine connaissance des mesures variées qui pourraient conduire à l'adoption d'une pareille ordonnance.

Cette pétition n'a pas pour but de demander au gouvernement, par l'intermédiaire du conseil d'administration de l'Intercolonial, de contribuer à un degré quelconque aux frais. C'est une initiative prise par le chemin de fer Grand-Tronc, dans son propre intérêt et en vue de sa propre protection, pour que le gouvernement et le conseil d'administration de l'Intercolonial puissent être bien informés des faits.

A notre connaissance, il n'y a pas de raison pour ne pas émettre une ordonnance, et il peut en être arrêté une, ajoutant le conseil d'administration des chemins de fer du gouvernement comme partie à cette affaire, sans porter préjudice aux contentions qu'il pourrait avoir le désir d'avancer.

Croisement de grande route sur les voies de la "Georgian Bay and Seaboard Railway Company", entre les concessions 4 et 5, township de Ops.

Jugement du commissaire adjoint Scott, du 8 novembre 1911.

La Commission a reçu le 7 juin dernier une pétition de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, locataire de la ligne de la *Georgian Bay and Seaboard Co.*, demandant l'approbation d'un passage sur cette ligne. La pétition était accompagnée d'un plan d'après lequel il était proposé de faire passer la grande route sur un pont au-dessus de la voie. Ce plan portait la mention " approuvé " par le conseil du township de Ops, et il était signé du bailli et de l'employé de la municipalité. D'après le plan, le pont ne devait pas être construit, au-dessus de la voie, exactement en ligne avec les deux portions de la route; mais, au moyen de contre-courbes, on devait construire un passage au-dessus de la voie et à angles droits par rapport à elle. Influencé sans doute par le consentement de la municipalité, un ingénieur de la Commission recommanda l'approbation de ce plan, et une ordonnance, n° 13971, du 19 juin 1911, autorisa la compagnie à construire sa traversée conformément au plan.

La compagnie, le 1er août, envoya un second plan où elle donnait à la traversée, aux approches du pont, une courbe un peu plus forte que celle qui avait été prévue sur le plan approuvé par l'ordonnance du 19 juin; elle demanda l'adoption de ce plan. Avec ce dernier, la compagnie envoyait une épreuve sur papier bleu, du premier plan qui portait l'approbation de la municipalité. Dans la pétition de la compagnie, il

n'était fait aucune allusion à l'ordonnance antérieure et notre service des archives en forma un nouveau dossier. Elle fut alors recommandée à l'approbation de la Commission par notre ingénieur, qui évidemment se laissa tromper par l'épreuve bleue du premier plan qui portait la mention " approuvé ", en effet, il déclara que la municipalité avait accepté ce nouveau plan, malgré qu'en réalité nous n'ayons aucune preuve attestant que la municipalité le vit jamais ou en eut jamais connaissance. Sur cette recommandation de l'ingénieur, qui en réalité fut faite par erreur, on rédigea l'ordonnance n° 14536, par laquelle le second plan était approuvé.

Le 13 septembre dernier, la Commission recevait une lettre de l'employé municipal, qui annonçait que le conseil s'opposait à la construction commencée par la compagnie; il disait que cette structure n'était pas aussi satisfaisante que sur le plan, et il demandait à la Commission d'ordonner à la compagnie d'interrompre ses travaux jusqu'à ce qu'elle les ait examinés.

Le 15 septembre dernier, M. Beatty, chef du contentieux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, était avisé de l'intention de la Commission de visiter l'emplacement du pont, et que si la compagnie poursuivait sa construction d'une manière non conforme aux décisions de la Commission, elle pourrait être forcée d'opérer les changements nécessaires pour répondre aux conditions de l'ordonnance de la Commission.

Accompagné de l'ingénieur Simmons, je visitai le pont en question le samedi, 7 octobre. Le township était représenté par son employé et d'autres fonctionnaires, et la compagnie de chemin de fer par son ingénieur, M. Duncan. Il appert que la compagnie de chemin de fer ne se conforme pas au plan consenti par le township, mais prévoit aux abords du pont des courbes plus fortes, ainsi qu'il est indiqué dans le second plan approuvé par l'ordonnance du 11 août. Lorsque je visitai cet emplacement du pont, je ne savais pas que la compagnie de chemin de fer avait changé son plan. Le pont n'est pas encore terminé, mais il y a été travaillé suffisamment pour qu'on puisse voir clairement que ce ne sera pas seulement une vilaine structure, mais un obstacle à la circulation. Il est parfaitement évident que dans la préparation des plans relatifs à ce pont, de même que dans sa construction avec, aux abords, des courbes sujettes à discussion, les agents de la compagnie ne se sont nullement inquiétés des intérêts du public qui doit faire usage de la route. Il est clair qu'ils ont considéré seulement qu'elle serait, pour la compagnie de chemin de fer, la méthode la plus économique et la plus facile de rejoindre les deux portions de la route qui se trouvaient séparées par le fait de la voie ferrée. Celle-ci est à environ 12 pieds au-dessous du niveau de la route, et on aurait pu penser qu'il était facile de construire un pont pour faire passer la route au-dessus de la voie, sans détruire la rectitude de sa ligne; mais telle qu'elle est, à moins qu'on oblige la compagnie à changer la structure, les passants auront à décrire un parcours presque semblable à un S pour passer au-dessus de la voie.

Ce cas n'est pas le premier que l'on m'ait signalé, où l'intérêt public ait été totalement négligé par son ingénieur.

La municipalité n'est pas exempte de tout blâme à ce sujet. Le conseil a eu tort d'approuver le plan comme il l'a fait, mais il a bien agi en appelant promptement l'attention de la Commission lorsqu'il s'est aperçu que le pont construit par la compagnie n'était pas satisfaisant.

La Commission s'est senti justifiée jusqu'ici en assumant que tout travail intéressant une municipalité, et qu'une compagnie de chemin de fer désire construire, est satisfaisant pour le public s'il est approuvé par le conseil de la municipalité dans laquelle le travail doit être effectué; mais à moins que les conseils municipaux n'exercent plus d'attention que dans la circonstance actuelle, nous ne pourrons pas à l'avenir avoir grande confiance dans le consentement ou dans l'approbation qu'ils expriment dans des cas de cette nature.

Dans le cas présent, n'eut été du consentement que le conseil a donné sur la nature du travail, j'aurais pu proposer que la Commission ordonne à la compagnie de chemin de fer de démolir ce pont pour en construire un de façon à ce que la route reste en ligne droite au-dessus de la voie.

Dans les circonstances actuelles, je suis d'avis que les deux ordonnances approuvant les deux plans différents du pont, devraient être annulées, et que la compagnie devrait être informée qu'aucune structure ne sera approuvée par la Commission si elle ne prévoit pas une chaussée de six pieds en ligne droite avec la route d'un côté à l'autre du pont; c'est-à-dire que les côtés du pont ne devraient jamais être plus rapprochés du centre de la route (comme c'était le cas antérieurement à la construction du pont) que de trois pieds, conformément au plan ci-annexé.

Pétition de J. A. Riddell, demandant un passage de ferme au-dessus de la voie du Grand-Tronc sur le lot 35, concession 1, township de Williamsburg, comté de Dundas, Ontario.

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement de M. le commissaire Mills, 25 novembre 1911.

M. Riddell possède une ferme de soixante-douze acres, dont cinquante acres au nord et vingt-cinq au sud de la voie du Grand-Tronc; il demande un passage de ferme sur la voie ferrée.

Il n'est pas douteux que M. Riddell a besoin d'un passage " pour la jouissance légitime de sa terre " du côté nord de la voie ferrée; et les termes de la loi des chemins de fer, au sujet des passages de ferme (art. 252 et 253), sont que:

> " Chaque compagnie doit faire pour les personnes dont le chemin coupe les terres, des chemins de passage convenables et commodes pour les besoins de la ferme; " " et que là où la Commission juge un passage de ferme nécessaire elle peut, par ordonnance, régler de quelle manière, à quelle époque, à quel endroit, par qui et à quels termes et conditions ce passage doit être construit et entretenu."

Il appert que lorsque la voie du Grand-Tronc fut construite (en 1854) la terre en question, plus un demi-lot situé immédiatement à l'ouest, appartenait à Henry W. Bowen, et que la compagnie accorda à M. Bowen un passage sur sa ferme, qu'il accepta comme suffisant. Plus tard, cependant, 72 acres de la ferme Bowen (la moitié est du demi-lot ouest, n° 35) furent vendues à trois reprises différentes; et il arriva que l'acheteur en loua 50 acres au nord de la voie ferrée aux propriétaires de la terre adjacente déjà munie de passages; en sorte que ces 72 acres ne nécessitèrent de passage spécial que lorsque M. Riddell les acheta pour les travailler à titre de ferme distincte; et la seule particularité qui existe est que cette ferme résulte d'une division faite d'une ferme plus vaste qui primitivement était munie d'un pasasge.

La Commission, en ce qui concerne les passages de ferme nécessités par la division de propriétés en de plus petites n'a pas procédé selon une méthode uniforme. Tantôt le cultivateur a fait les frais du passage qu'il sollicitait; tantôt ces frais ont été divisés entre le cultivateur et la compagnie de chemin de fer; et il est souvent arrivé, surtout dans l'est de l'Ontario et dans la province de Québec, que la compagnie de chemin de fer ait eu à supporter tous les frais. Dans chaque cas, les faits et circonstances, particulièrement la dimension des fermes, résultant de la division, ont été considérés.

La dimension qui sert de base dans l'Ontario central et occidental est de 100 acres; les fermes, dans les portions de l'Ontario oriental et dans la province de Québec sont souvent plus petites; ainsi donc, si des fermes de 300 acres ou de 200 acres, munies chacune d'un seul passage de ferme, sont divisées en fermes de 100 acres qui

doivent être occupées et exploitées séparément, il semble que conformément à l'article 252 la compagnie de cremin de fer devrait, à ses propres frais, construire un passage pour chacune de ces fermes. On doit, sans contredit, observer une limite dans l'installation des passages de ferme rendus nécessaires par la division des terres agricoles; et généralement parlant, je suis d'avis que la seule parcelle de terre qui demande un passage de ferme aux frais d'une compagnie de chemin de fer, est celle qui est occupée et cultivée séparément, et qui constitue le gagne-pain d'un cultivateur et de sa famille; quelle que soit sa dimension.

En superficie, la ferme de M. Riddell se trouve entre le type de Québec et celui de l'Ontario central et occidental; ainsi donc il paraîtrait qu'il a droit à un passage de ferme situé entièrement sur sa propriété, mais il a consenti à ce qu'il n'en soit construit qu'un seul sur la limite qui sépare sa propriété de celle de son voisin, M. Dicks.

En conséquence, mon opinion est que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait être mise en demeure de construire, au plus tard le 20 avril 1912, un passage commun sur la limite des fermes Riddell et Dicks, selon les spécifications du plan "A" de l'ingénieur en chef de la Commission — en employant autant qu'il le jugera à propos les matériaux qui ont servi à la construction du passage de la ferme Dicks situé à quelques pieds à l'est de la limite de sa ferme et de celle de M. Riddell.

Le commissaire adjoint est d'accord.

Pétition de la Compagnie du Pacifique-Canadien, " Georgian Bay and Seabord Railway demandant l'autorisation de détourner la chaussée entre les concessions 7 et 8, township d'Eldon, Ont., de construire le dit détournement, au moyen d'un pont par-dessus, et de fermer la portion de terrain primitivement réservée à la route.

Par son ordonnance n° 14379, en date du 22 juillet 1911, la Commission autorisa le détournement de la partie réservée à la route, entre les concessions 7 et 8, township d'Eldon, le long du côté ouest de sa voie ferrée, lots 7 et 8 du dit township, et la construction de la voie en travers de la nouvelle route, au moyen d'un passage en dessous, indiqué en rouge sur le plan marqué " A " qui a été déposé. Par une pétition ultérieure, la compagnie demanda la permission de fermer une portion de la dite concession de route qui serait remplacée par le détournement proposé; le dit détournement est marqué en jaune sur le dernier plan; l'approbation du détournement proposé et la fermeture de la rue impliquaient incidemment l'annulation de l'ordonnance n° 14379.

Jugement de la Commission, délivré par le commissaire principal Mabee à l'audience du 15 décembre 1911.

Une nouvelle ordonnance annulera l'ordonnance n° 14379, datée du 22 juillet 1911, en approuvant le détournement de la route indiqué sur le plan coloré en jaune. Ce plan doit être déposé.

Le township s'engage à faire passer un statut ordonnant la fermeture de la réserve de la route à partir du côté est ou sud de l'emplacement de la voie de la compagnie de chemin de fer, vers le nord, à l'endroit où la ligne indiquée vers l'est rejoint le côté est de l'ancienne concession de route, et à transporter cette propriété au nom de la compagnie de chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer indemnisera John McArthur de tous dommages faits sur sa propriété (la moitié occidentale du lot 7) en raison de la fermeture du chemin. Dans le cas où les partis n'arriveraient pas à une entente, les dommages seront fixés par un arbitrage sous le régime de la loi des chemins de fer et non de la loi municipale.

Les propriétaires des quarts sud-ouest et nord-ouest du lot 8, et le propriétaire de la moitié ouest du lot 9, auront accès à la route par des passages de ferme à moins

qu'ils ne renoncent ou n'aient renoncé à ces droits au profit de la compagnie de chemin de fer.

Pétition de S. Plunkett, Woodbridge, Ontario, demandant une ordonnance prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage en dessous, sur sa ferme, lot 4, concession 7, township de Vaughan.

Jugement de la Commission, délivré par le commissaire principal à l'audience du 16 décembre 1911.

Jugement du commissaire principal Mabee.

Cette plainte est d'un double caractère. Premièrement, le caractère dangereux prêté à ce passage, et secondement la pente.

Lorsque la compagnie était occupée à changer sa voie, Plunkett savait qu'elle avait l'intention de la surhausser. Il fit un arrangement pour que la compagnie établisse sur le nouveau passage une pente aussi douce que sur l'ancien, et pour que les barrières en soient aussi changées. Il choisit aussi l'emplacement de ce passage. Il savait que la compagnie changeait l'emplacement de sa voie. Nous ne pouvons pas, à cause de ce contrat et de la complète connaissance qu'il en a, le modifier; et il devra se contenter de l'emplacement qu'il a accepté. Il est tout à fait évident, à mon avis, d'après les témoignages qui ont été produits, que ce passage n'a pas été fait à la place convenable pour que le plaignant puisse l'utiliser avantageusement. La compagnie de chemin de fer a élevé sa voie pour sa propre commodité, en lui laissant, à l'endroit où le plaignant a le droit de passage, une pente de 12 pour 100 ou plus. Ce n'est pas raisonnable.

Il peut être adopté une ordonnance prescrivant à la compagnie d'exécuter avant le 1er mai de l'année prochaine sa part du contrat, et d'établir sur le nouveau passage du plaignant une pente aussi douce que celle qui existait avant le surhaussement de la voie.

Dans le cas où Plunkett ne serait pas satisfait des travaux exécutés par la compagnie ,s'il veut bien en aviser la Commission, celle-ci enverra un ingénieur qui, après avoir inspecté les lieux, décidera s'ils sont suffisants ou non.

La cité de Saint-Thomas contre la Compagnie du Grand-Tronc.

(Dossier 18804).

Les faits sont expliqués en entier dans le jugement.

Jugement du commissaire principal Mabee, le 20 décembre 1911.

Ce procès a été entendu à Saint-Thomas le 13 décembre. La ville demande la permission de transporter la rue Inkerman sur les terrains de la Compagnie du Grand-Tronc. Les faits sortent un peu de l'ordinaire. La rue Inkerman ne va pas jusqu'à la voie de la compagnie du côté sud; il existe entre l'extrémité nord de la rue Inkerman et l'emplacement de la voie une parcelle de terrain, achetée, a-t-il été dit, pour y construire une rotonde. D'après l'article 237, la Commission est autorisée à accorder la permission de construire un chemin traversant " n'importe quel chemin de fer ". Dans la définition que donne l'article 2, paragraphe 21, les mots " chemins de fer " comprennent " les voies d'évitement, gares, dépôts, quais, propriétés mobilières ou immobilières, et les ouvrages qui s'y rattachent. Il y a donc une autorité permettant la construction d'un chemin traversant toute propriété qu'une compagnie de chemin de fer pourrait acquérir pour les fins de son entreprise; et la Commission est probablement compétente pour obliger la compagnie à abandonner cette propriété réservée à la construction de rotondes et pour permettre à la ville de prolonger la dite rue. Si l'on considère cet emplacement, il paraît certainement nécessaire de construire ce prolongement. Il serait bénéficiable à une quantité considérable de résidents; mais d'un

autre côté, ce croisement s'étendrait sur trois voies et serait très dangereux. Il nécessiterait presque immédiatement des protections; j'hésite à imposer ce danger au public et à la compagnie. Si plus tard la nécessité de prolonger la rue en question s'impose plus fortement, elle pourra être reconsidérée; mais en attendant je suis d'avis que la pétition de la ville devrait être rejetée.

Jugement de M. le commissaire McLean, 30 décembre 1911.

Je me demande si toute l'étendue de la définition des mots " chemin de fer ", donnée dans le paragraphe 21 de l'article 2 de la loi des chemins de fer, doit dans tous les cas s'appliquer aux mots " chemin de fer " que l'on peut rencontrer dans les divers articles de la loi des chemins de fer. Cette définition est inclusive et il dépend du contexte de l'appliquer sous ses différents sens. Il me semble que le contexte de l'article 237 indique qu'ici, " chemin de fer " se rapporte au " chemin de fer que la compagnie a le pouvoir de construire et d'exploiter ", ce qui comprend la largeur totale de l'emplacement de la voie, et non " les propriétés mobilières ou immobilières et les ouvrages qui s'y rattachent ". Il n'est cependant pas nécessaire de s'attacher à la question de juridiction; et j'approuve la décision qui a été recommandée, car la question principale est ici la sûreté publique.

Affaire concernant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et le township d'Eldon—Détournement de la route.

Jugement, M. le commissaire Mills, 2 février 1912.

Dans cette affaire, il existait un différend entre le township d'Eldon et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet de la direction à donner au détournement de la route qui devait être effectué à un croisement. Le township soutenait que, selon une promesse, une entente, ou un accord entre lui et la compagnie, le dit détournement devait suivre certaines lignes marquées en jaune sur le plan qui fut soumis, et la compagnie de chemin de fer prétendait qu'il devait suivre les lignes jaunes sur une distance spécifiée, pour ensuite diverger graduellement, selon les lignes rouges pointillées, entre les points " A " et " B ". Ce point du différend n'a pas été discuté ni étudié à l'audience, parce qu'un représentant de la compagnie déclara dès le début que la dite compagnie avait finalement convenu avec le township d'effectuer le détournement selon les lignes jaunes du plan en question.

Le jugement délivré par le commissaire principal à la clôture de l'audience était conforme à la déclaration de la compagnie et à l'entente conclue entre les parties; mais lorsqu'il en arriva à dicter les termes de l'ordonnance, un examen plus approfondi du plan le persuada qu'il ne serait ni juste ni raisonnable d'exiger que la compagnie construisit le détournement en se conformant entièrement au tracé jaune. C'est ainsi que l'ordonnance, telle qu'elle fut finalement rédigée, n'est pas conforme à l'entente qui avait été faite entre les parties ni au jugement du commissaire principal.

Je ne dis rien des mérites de cette portion de l'affaire, rien du caractère raisonnable ou déraisonnable des prétentions émises par l'une ou l'autre des parties, ni rien de la justice ou de l'injustice de la décision finale prise à ce sujet. Je maintiens seulement qu'il n'est pas sage et qu'il n'est pas conforme à la pratique judiciaire d'émettre une ordonnance en contradiction avec un accord déjà conclu et contraire au jugement de la cour, sans en aviser les parties directement intéressées.

Le commissaire adjoint Scott est d'accord.

Croisement de chemin de fer Grand-Tronc, connu sous le nom de " Stave-Bank and Centre-Board ", près de Port-Credit, Ontario.

Cette affaire fut soumise à une enquête pour étudier la question des protections à établir à ces croisements. La municipalité recommanda la construction de deux passages en dessous.

Jugement de la Commission, délivré à l'audience par le commissaire principal.

Jugement du commissaire Mabee, le 8 février 1912.

Il ne nous est pas possible d'émettre une ordonnance en cette matière. Nous laisserons les choses où elles en sont. Il est inutile de tenter un arrangement en vue de la construction de passages à niveau si les municipalités ne coopèrent pas avec nous dans ce but. Il est absolument déraisonnable de faire construire deux passages en dessous à Port-Credit. Il y a d'autres localités où le trafic est plus considérable et où ces passages seraient beaucoup plus nécessaires. Nous ne pouvons rien changer à la situation actuelle, et le système de protection qui existe maintenant sera laissé tel quel, à moins que les municipalités n'essaient de conclure un arrangement qui permettrait de détourner une rue quelconque et de construire un seul passage en dessous. Si elles ne font pas ainsi, ces croisements devront être gardés comme ils le sont actuellement, par un garde-barrière.

M. Elliott.—La protection de Stave-Bank sera-t-elle maintenue?

L'honorable M. Mabee.—Oui.

M. Foster.—Le gardien a été mis temporairement.

L'honorable M. Mabee.—Oui, et il devra être maintenu à moins que vous ne vouliez vous conformer au statut.

M. Biggar.—Nous payons actuellement les salaires des gardiens des deux croisements. Il me semble que c'est bien là un cas dans lequel les municipalités devraient fournir une contribution. Nous avons offert de payer une part raisonnable. Le comté, si je ne me trompe, en paye une partie, 20 pour 100 pour l'un d'eux.

L'honorable M. Mabee.—Quant à l'autre il devra payer la même proportion.

M. Beck.—Le comté n'a rien à faire avec le croisement de Stave-Bank. Ce n'est pas une route de comté.

L'honorable M. Mabee.—Le public vient du comté.

M. Beck.—La rue Hurontario fait partie du réseau des routes de comté, et nous, comme comté, nous payons notre part parce que cette route est une route de comté. Celle-ci est une route de township.

L'honorable M. Mabee.—Je vois. Mais alors ce devra être le township. Le township paiera 20 pour 100 du salaire du gardien de Stave-Bank. Il suffit, en attendant, d'avoir là un gardien de jour. Si vous jugez que ce n'est pas suffisant montrez-nous le volume du trafic et nous augmenterons les protections.

Le village de Bridgeburg contre les compagnies du Grand-Tronc et du Michigan-Central.

Les faits sont exposés dans le jugement.

Jugement du commissaire principal Mabee, le 29 février 1912.

La corporation du village de Bridgeburg demande l'autorisation de faire passer la rue sur l'emplacement de la voie et sur les voies du Grand-Tronc et du Michigan-Central, au moyen d'un pont par-dessus. Cet ouvrage est une nécessité, car les conditions actuelles présentent pour le public de gros inconvénients, et retardent le développement de cette localité.

La Commission a fait un examen du village et des conditions locales qui y règnent.

Il devrait lui être accordé la permission d'effectuer les travaux; et les plans détaillés devront être déposés pour être approuvés par l'ingénieur en chef.

Il n'est pas possible d'ordonner à l'une quelconque des compagnies de contribuer aux frais de ces travaux. Ils concernent uniquement les intérêts des habitants de ce village. Il n'existe sur le point en question aucun chemin public, et tout ce que la Commission puisse faire est d'accorder au village un droit de servitude sur l'emplacement des voies des deux compagnies, avec le droit d'établir des assises aux endroits voulus sans payer de compensation.

Il a été avancé que cet ouvrage serait profitable aux compagnies, en ce sens que pendant des années un grand nombre de personnes ont traversé et retraversé à pieds les terrains des compagnies près de l'endroit où le pont serait construit, et que celui-ci débarrasserait les compagnies de ces violateurs de propriété. Je crois que ce serait invoquer une doctrine plutôt injuste que de demander aux compagnies, parce que jusqu'ici elles n'ont pas poursuivi les personnes qui violaient ainsi leur propriété, de contribuer aux frais des travaux en question pour mettre un terme à ces empiétement de la part du public.

L'ingénieur de la Commission veillera à ce que les assises du pont soient placées de façon à gêner le moins possible la compagnie, en envisageant aussi le développement futur.

Le commissaire Mills est d'accord.

Les propriétaires ruraux lésés par le détournement du sentier de la Saskatchewan au nord d'Edmonton, avaient adressé une plainte à la Commission, et une enquête relative à cette nouvelle réclamation fut ouverte à Edmonton.

Jugement rendu par le commissaire en chef, M. Mabee, le 18 mars 1912.

Un repentir sur un lit de mort ne m'impressionne jamais très fortement.

La première communication qui ait été adressée à la Commission au sujet de cette affaire date du 21 novembre 1908. Elle venait de M. Turnbull Allan, président du *Local Improvement District* 27, S. 4. Il énonçait les faits suivants que le district désirait apporter à la connaissance de la Commission;—

" La voie du Grand-Tronc traverse la route entre Edmonton et Fort-Saskatchewan sur le quart N.-E. 15, 53, 24, O. 4. La route suit une direction nord-est et sud-ouest; la voie se dirige presque franchement de l'est à l'ouest. La levée de terre qui existe au croisement de cette route a environ 21 pieds de haut. L'intention évidente de la compagnie est de construire un passage en dessous.

" Etant donné cette levée de terre telle qu'elle est à présent, il semble que l'intention de la compagnie soit de faire un passage en dessous de 16 pieds de large au maximum et de couper cette levée à angle droit. La largeur de la route est de 66 pieds.

" Le conseil est d'avis que le passage en question ne devrait pas avoir moins que 33 pieds de large, et que ses murs devraient être parallèles à la route et non comme il semble qu'il soit proposé de les placer, à angle droit, par rapport à la levée.

" Si cette intention est mise à exécution, la route fera à l'entrée et à la sortie du passage deux coudes brusques qui, étant donnée l'étroitesse du passage en dessous, rendront ce point des plus dangereux pour les voitures.

" Le conseil a donné avis à la compagnie de son objection contre ce projet de traversée, et il demande à votre Commission de contraindre la compagnie à se conformer à la recommandation ici exprimée."

Affaire concernant le sentier de Fort-Saskatchewan et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Le Local Improvement District 27, S. 4 de la province de l'Alberta a demandé une ordonnance à l'effet de prescrire à la Compagnie du Grand-Tronc de se conformer aux termes d'une ordonnance antérieure de la Commission relativement au croisement de la voie du Grand-Tronc sur le chemin de fer de Fort-Saskatchewan.

Une ordonnance émise à la suite de la pétition adressée à cet effet autorisa la compagnie à exproprier les propriétaires de certains terrains situés dans la cité d'Edmonton, pour lui permettre d'exécuter les termes de l'ordonnance, et elle enjoignait à la ville d'Edmonton d'avoir à compléter au plus tard le premier juillet 1911, tous les travaux nécessaires pour le dit croisement à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission. Le délai accordé pour l'achèvement de ces travaux fut prolongé, à la demande de la compagnie, jusqu'au 1er août 1911.

Jugement du commissaire principal Mabee, du 17 novembre 1911.

Lorsque l'ordonnance d'expropriation fut accordée à Edmonton, le 19 septembre 1910, pour les lots 36, 37, 38 et 45, subdivision de Dwyer, dont les trois premiers appartiennent à Charles M. Keilly, j'étais sous l'impression que ces terrains étaient requis pour le détournement du chemin, et non pour les fins de la compagnie. Il semble que ce soit là une erreur. Je pensais aussi que l'ordonnance serait favorable aux propriétaires, car au lieu de leur laisser les parcelles de terres non nécessaires à la nouvelle route, la compagnie serait obligée d'en payer le totalité. Cependant, puisque cette propriété n'est pas requise pour le détournement à effectuer, la compagnie ne devrait pas être autorisée à s'approprier ces terres sans le consentement des propriétaires. En outre, cette ordonnance fut décrétée il y a plus d'une année, et la compagnie n'a pas encore commencé les procédures relatives aux expropriations, mais je suppose a laissé les intéressés dans cette perspective. L'une quelconque de ces raisons suffit à motiver l'annulation du premier paragraphe de l'ordonnance n° 11812, du 19 septembre 1910, et je suis d'avis d'émettre une ordonnance annulant le dit paragraphe.

Le commissaire Mills est d'accord.

Mais à cette époque la voie ferrée était en construction, et la terre, d'après cette déclaration, avait été tassée sur le chemin de telle sorte que le passage ainsi ouvert sur la route n'avait que 21 pieds; le public se trouvait donc privé de son droit de faire usage du reste de la chaussée sur une largeur de 66 pieds.

Cette lettre fut remise à la compagnie ou à ses agents, et l'affaire fut soumise à une enquête qui devait être faite à Edmonton, le vendredi, 10 février 1909, et qui eut effectivement lieu ici à cette date.

On chargea l'un des ingénieurs de la Commission d'inspecter l'emplacement et de dresser un rapport.

Le rapport de l'ingénieur était daté du 15 mars. Il y était dit qu'il avait fait un examen de l'endroit le 19 février, et la portion effective de son rapport était basée sur deux ou trois faits, dont l'un était que le chemin de Fort-Saskatchewan se trouvait être traversé à un angle tel qu'il rendrait la vue vilaine depuis la route. Je présume que c'est au cas, bien entendu ou les murs du passage en dessous seraient disposés à angles droits par rapport à la voie et non parallèles à la route. Le second fait est que la rue Norton doit être employée à un tramway électrique. Il y a eu de cela 3 ans avant hier.

Il dit: "Je suis d'avis que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devrait être mise en demeure de détourner le sentier de Fort-Saskatchewan jusqu'à la rue Norton, ainsi qu'il est indiqué sur le plan, et de construire un pont par-dessus permanent sur la rue Norton d'une largeur totale de 66 pieds, en laissant le dégagement requis de 22½ pieds; et qu'on devrait aussi demander à la compagnie de combler le trou qui existe entre les voies du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadian-Northern sur la rue Norton. En se servant de la route par la rue Norton et le détournement, la longueur serait d'environ 430 pieds de plus que par le parcours direct le long du chemin de Fort-Saskatchewan".

Il parle aussi de la question des dommages relativement aux terres situées le long du chemin de Fort-Saskatchewan au nord de la voie, et résultant de la fermeture de ce chemin.

Le plan mentionné par l'ingénieur indique en même temps un passage en dessous sur le sentier, une poutre de cinquante pieds à angles droits par rapport à la voie ferrée et un détournement alternatif de soixante pieds de large; coût de construction de la pente et du pont évalué à $3,000.

Mes souvenirs relativement à ce qui se passa à l'audience de février 1909 (malheureusement nous n'avons pas ici le volume contenant les témoignages) sont que ce détournement devait être prolongé jusqu'au point où se trouvait la bouche d'eau, et que le pont devait s'étendre à partir de l'élévation de la route jusqu'à la rue Norton, puisque l'ingénieur avait estimé que le coût de l'établissement de la pente et du pont reviendrait à $3,000.

Si mes souvenirs sont exacts, ceux qui s'opposaient à ce détournement ont exprimé ici l'opinion qu'il était impossible de construire là une route satisfaisante, qu'il n'était pas possible de construire là un pont convenable. Ils nous ont parlé du flux des eaux, ainsi de suite, pendant les crues, de gens qui étaient descendu là. Dans tous les cas, on en était là, à l'enquête qui a suivi le rapport du 15 mars présenté par l'ingénieur.

La pièce importante qui figure ensuite au dossier est une lettre écrite par moi au chef du contentieux de la compagnie du chemin de fer en date du 26 juillet 1909. Il a été adressé une correspondance volumineuse et de nombreuses plaintes au sujet de ce chemin resté dans le même état, et de cette levée qui obstruait le trafic, etc., et certaines parties intéressées ont aussi envoyé nombre d'affidavits à ce sujet.

Le 26 juillet, comme je l'ai dit, j'écrivis au chef du contentieux de la compagnie en lui faisant remarquer qu'il avait été envoyé une pétition au nom de la Compagnie du Grand-Tronc, demandant l'autorisation de détourner le chemin de Fort-Saskatchewan. "La Commission donna à entendre que s'il était abandonné et si l'on opérait son détournement, les propriétaires de terres devraient être indemnisés. Nous avons été avisés plus tard qu'aucune démarche n'avait été faites en vue des indemnités à accorder à ces propriétaires, mais que la compagnie avait proposé de construire une ligne de chemin de fer au-dessus de la route sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire.

"A l'époque où votre pétition relative au détournement de la route Saskatchewan arriva à Edmonton, il y avait aussi, comme vous vous en souviendrez, une pétition concernant la levée qui existait alors au croisement du chemin.

"Nous avons reçu plusieurs télégrammes et plaintes officielles au sujet de la structure en bois qui a été élevée. L'ouverture en est dit-on de 15 pieds seulement; elle est disposée à angle droit par rapport à la voie ferrée, et non parallèle à la portion du chemin qu'elle traverse. On nous a remis des photographies qui indiquent les graves inconvénients que cette structure cause à la circulation sur le dit chemin. Elle ne peut pas être laissée ainsi, et la compagnie ne peut pas espérer que cet ouvrage soit approuvé. D'un autre côté nous sommes d'avis que cet obstacle doit disparaître, et si la route Saskatchewan ne doit pas être abandonnée et détournée, il faudra construire un pont définitif qui puisse être approuvé par les ingénieurs de la Commission, en vue de l'intérêt public aussi bien que de celui de la compagnie.

"Nous avons reçu de MM. Griesbash et O'Connor, d'Edmonton, une longue communication, à laquelle nous avons répondu en leur envoyant en outre une copie de cette lettre.

"Veuillez avoir la bonté de vous occuper sans retard de cette affaire avec votre compagnie et nous aviser, dans le cas ou notre intervention serait nécessaire".

Venait ensuite un postcriptum dont voici les termes:—

"Depuis que j'ai dicté la lettre ci-dessus, j'ai pris connaissance de votre lettre du 20 juillet. Ce n'est pas, bien entendu, une réponse à la réclamation qui a été faite à ce sujet, et si vous la considérez comme telle, je vous serais obligé de vouloir bien m'indiquer le passage de la Loi des Chemins de fer sur lequel vous vous appuyez pour dire qu'une compagnie peut construire sa voie au-dessus d'une route, et lui donner

l'ouverture et l'angle que son ingénieur en chef décide d'adopter. J'interprète la Loi des Chemins de fer d'une manière absolument différente."

La lettre du 20 juillet à laquelle ce postcriptum fait allusion est ainsi conçue: "J'ai l'honneur de vous informer que notre ingénieur en chef nous avise qu'il a laissé au-dessous de la voie une ouverture d'un dégagement de 20 pieds, bien entretenue, et qu'il achève maintenant et améliore les approches de cette ouverture de telle manière qu'il ne peut être fait aucune objection raisonnable aux conditions de la route de Fort-Saskatchewan à ce point."

Cette ordonnance prescrivait que la compagnie de chemin de fer devait construire avant le 1er juillet 1910 un passage en dessous, de 66 pieds de largeur et de 14 pieds de hauteur, comprenant deux travées et un pilier central dont les culées devaient être disposées à angle droit par rapport à la route (ce qui veut dire, bien entendu, parallèles à la route), de façon à permettre la circulation sur le chemin Saskatchewan avec sa pente actuelle, et sous la voie de la compagnie. Les plans détaillés de la dite structure devaient être au préalable approuvés par l'ingénieur de la Commission.

Alors, possédant la recommandation qui avait été faite par l'ingénieur bien des mois auparavant, un choix alternatif fut donné à la compagnie; au lieu de construire ce passage en dessous, sur le chemin Saskatchewan, si elle le désirait, elle était par les présentes autorisée à fermer la portion du chemin traversée par la voie ferrée, et à la détourner jusqu'à la rue Norton, du côté sud de la voie; cela, à la condition qu'elle obtiendrait d'abord et déposerait entre les mains de la Commission des actes de renoncement de la part de tous les propriétaires des terrains donnant sur le chemin de Fort-Saskatchewan et s'étendant entre l'emplacement de la voie, l'intersection du dit chemin Saskatchewan et de la rue Norton, sur le côté nord du dit emplacement, à tous dommages et intérêts pour tous préjudices causés aux dites propriétés par suite de la fermeture et du détournement du chemin de Fort-Saskatchewan, tel qu'il est ici prévu.

En passant, on notera que cela n'a jamais été fait. Evidemment, c'était peut-être dans un sens une lourde condition à imposer à la compagnie, car elle n'a pas le pouvoir de forcer le public à de semblables abandons. Mais il a été plus tard tenu compte de ce fait dans une pétition de la compagnie dont il sera parlé dans quelques instants.

La dernière partie de cette option contenait cette condition que le plan et le profil de ce détournement devaient être approuvés par l'ingénieur de la Commission.

Donc, la compagnie devait remplir deux conditions avant de pouvoir profiter de l'alternative qui lui était offerte. Premièrement, elle avait à obtenir des actes de renoncement des propriétaires de terrains qui se trouvaient lésés par la fermeture de la route, et deuxièmement elle devait déposer un plan et un profil de ce détournement pour les faire approuver par un ingénieur de la Commission. Or, elle n'a rien fait.

Une correspondance volumineuse fut échangée, des réclamations arrivèrent à la Commission, et l'affaire fut soumise à une nouvelle enquête qui eut lieu le 19 septembre 1910 à Edmonton. Une quantité de témoignages furent donnés. De nombreuses réclamations furent adressées, alléguant l'impossibilité de la circulation sur le chemin Saskatchewan par suite des menus obstacles qui étaient encore illégalement laissés sur le chemin, et une ordonnance fut décrétée le 10 septembre, relative tant à la rue Norton qu'au détournement, c'est-à-dire au croisement de la rue Norton et au dit détournement.

La troisième clause de cette ordonnance du 19 septembre disait:—

"Que la dite compagnie de chemin de fer devra compléter dans le délai d'un mois, à partir de la présente date, tous les travaux requis pour relier la rue Norton et le chemin Saskatchewan, conformément aux règlements de la Commission, relatifs aux croisements de routes, modifiés le 4 mai 1910, et à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission."

Cette clause appelait la dite compagnie à terminer le détournement pour le 19 octobre.

Jusqu'à cette époque elle n'avait pas déposé le plan et le profil demandés par l'ordonnance du 29 octobre. Et notez qu'il s'agit ici d'une année presque, après l'adoption de cette ordonnance qui lui donnait le choix alternatif de construire le détournement en question; et l'ingénieur a déclaré, bien entendu, qu'il n'avait pas les dates soit du commencement des travaux, soit de leur achèvement (on ne s'attendait pas à ce qu'il les ait, du moins ici au moment même, mais je pense qu'il les commença au cours de l'automne, en octobre; il les termina dans tous les cas dans l'année 1910. Il juge qu'il peut sans crainte affirmer que ce détournement était terminé à la fin de l'année.

Or, la Commission ne fut jamais avisée du commencement des travaux. La compagnie se trouvait en défaut en omettant de consigner son plan en ce qui concerne la pente à donner et la nature des travaux. L'ingénieur de la Commission, qui avait primitivement inspecté l'endroit, s'attendait à ce qu'il fût construit un pont reliant la route à la rue Norton. Etait-ce faisable ou non, je ne saurais le dire. Mais nos ingénieurs n'ont jamais eu l'occasion d'y passer. Cette route était élevée, elle côtoyait la voie ferrée; l'élévation, vue de profil à distance de la voie pouvait être assez grande pour nécessiter un passage à niveau ou autre protection semblable.

Rien dans le dossier de la Commission n'indiquait le degré de cette élévation. Tout cela fut entrepris par la compagnie sans que les ingénieurs de la Commission aient été appelés à donner leur avis.

Ensuite, on dit que les travaux furent terminés à la fin de 1910.

La seconde ordonance à laquelle je viens de faire allusion, datée du 19 septembre 1910, exigeait de la compagnie qu'elle terminât ses travaux à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission. Celui-ci ne fut jamais avisé que la compagnie avait considéré ces travaux comme terminés. La compagnie n'a jamais invité la Commission à faire inspecter les travaux par un de ses ingénieurs, afin de les faire déclarer satisfaisants ou non.

Il existe aussi une autre lettre, du 7 novembre 1910, qu'il est peut-être à propos de mentionner. Elle a trait à une communication adressée par le directeur du contentieux de la compagnie à la Commission, le 2 novembre, et parle d'une demande de prolongation du délai accordé pour se conformer à la clause 3 dont je viens de parler; il paraîtrait donc que le 2 novembre les travaux n'étaient pas achevés.

La lettre du 7 novembre, réponse à celle du 2, et qui traitait de la demande de prolongation du délai, disait entre autres choses:—

"Nous avons des plaintes qui remontent jusqu'à novembre 1908, M. Drury fit un rapport à ce sujet en mars 1909. A cette époque, il déclara que votre compagnie devait être appelée à opérer le détournement du chemin Saskatchewan jusqu'à la rue Norton. Et c'est vers cette époque que l'on adressa à votre compagnie une copie de ce rapport. Dans l'intervalle, et sans autorisation, vous aviez construit votre voie au-dessus du chemin. Nous reçûmes à plusieurs reprises, des parties intéressées, des lettres qui contenaient des photographies et autres pièces, y compris plusieurs affidavit, et le 26 juillet 1909, je vous avisai par lettre de mes opinions concernant l'état de choses alors existant. Votre réponse du 2 août contient une déclaration disant que, afin d'éviter des retards exagérés dans la construction—on avait eu jusqu'ici la coutume d'obtenir l'approbation nécessaire aux croisements sur route, une fois que la voie avait été construite, en se fiant à l'approbation antérieure des tracés pour l'autorisation de traverser les routes. En réponse à cette déclaration, je dois dire que ce n'est point là la coutume d'aucune autre compagnie, et nous avons réussi à obtenir de toutes les autres compagnies qu'elles se conforment à la loi, et qu'avant d'établir sur les routes leurs voies ferrées, elles en sollicitent l'autorisation.

" L'affaire fut soumise, le 29 octobre 1909, à M. Scott et à M. McLean, à Edmonton, qui rendirent l'ordonnance dont vous avez eu copie.

" Nous avons reçu des réclamations, en juillet 1910, des avocats, MM. Griesbach et O'Connor, ainsi que de M. Graham, secrétaire-trésorier du village d'Edmonton-Nord — deux réclamations de ce dernier — et ainsi que vous le savez, l'affaire fut de nouveau soumise à une enquête à Edmonton, le 19 septembre. Il ne fut prêté aucune attention, apparemment, à l'ordonnance alors rendue, mais votre compagnie laissa simplement aux demandeurs le soin de donner suite à cette affaire; ce qu'ils firent par leur lettre du 29 octobre, en faisant remarquer que le mois expirait le 19 octobre, et que M. O'Connor s'était rendu sur le terrain le 23 et avait découvert que votre compagnie n'avait absolument rien fait en ce qui concerne la liaison du chemin avec la rue Norton.

" Après que notre attention fut attirée sur le fait que vous vous trouviez en défaut, aucune explication ne fut donnée, si ce n'est que vous aviez reconnu qu'il était pratiquement impossible de trouver les journaliers nécessaires pour établir la pente; qu'il n'y avait pas dans les environs les matériaux suffisants, et qu'il serait nécessaire de les amener sur place par train, et de les placer en employant des chevaux.

" Aucune explication n'est donnée au sujet du retard qui fut apporté dans cette affaire depuis le 19 septembre jusqu'au 2 novembre; et je pourrais dire que toutes les autres compagnies ont eu la coutume—lorsqu'elles désiraient obtenir la prolongation d'un délai fixé par une ordonnance—d'en faire, en temps, la demande à la Commission. Nous nous sommes toujours efforcés par le passé de nous montrer raisonnables dans ces circonstances, et les autres compagnies n'ont pas coutume d'attendre le moment où elles sont en défaut pour ce faire; ni lorsqu'elles sont réprimandées, d'adresser des demandes de cette nature.

" Il semble que votre ingénieur en chef, aussi bien votre ingénieur divisionnaire, étaient présents le 19 septembre, et savaient qu'à ce moment-là la compagnie était supposée devoir compléter ses travaux dans l'intervalle d'un mois.

" Je suis obligé de dire qu'à mon point de vue cette affaire est entièrement semblable à beaucoup d'autres que votre compagnie a eues avec la Commission des chemins de fer, et qu'il n'est que temps que l'on prenne des mesures pour vérifier si le service des ingénieurs de la Compagnie du Grand-Tronc est soumis à la loi des chemins de fer, ou bien si elle agit d'après une procédure particulière, indépendante de la loi par lequelle les autres compagnies sont régies.

" La question n'est pas—ainsi que votre ingénieur en chef la présente—de savoir si l'achèvement des travaux n'aura que peu d'importance jusqu'à ce que le chemin soit terminé, mais bien plutôt si depuis la première réclamation il n'y aurait pas eu une résistance étudiée et persistante contre toute intervention relativement à cette affaire. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, votre route se trouve placée là en contravention avec la loi, et quoique personnellement j'aie fait tout ce qu'il était en mon pouvoir pour aider votre compagnie par tous les moyens raisonnables, mes efforts n'ont rencontré que le désir de la part de votre service d'ingénieurs d'agir comme il le jugeait à propos, sans tenir compte de l'opinion de qui que ce soit."

Le reste de la lettre a trait à une communication de quelques-uns des avocats.

On répondit à cette lettre le 28 novembre. Le 28 novembre, aucun avis n'était parvenu à la Commission pour l'informer que les travaux avaient été commencés, quoique peut-être ils l'eussent été. L'avocat dit qu'il prendrait vigoureusement cette affaire en mains avec M. Kelliher et M. Brewer dès mon retour, " et vous n'avez plus besoin de m'écrire davantage à ce sujet. Je ferai tout ce qu'il est possible de faire dans ces circonstances. Ainsi que vous le savez, nous sommes fautifs devant l'ordonnance dont nous avons parlé samedi. Je n'y peux rien, mais je verrai à ce que l'on fasse tout ce qu'il est possible de faire actuellement, et en outre je ferai en sorte qu'aucune contravention ne soit commise contre les ordonnances à venir.

Après cela, nous reçûmes un nombre incalculable de pétitions et de lettres. Plusieurs pétitions furent même adressées à l'ex-ministre de l'Intérieur, et par lui transmises à notre secrétaire; elles étaient signées par un nombre considérable de résidents. Nous avons ici des lettres de M. Clare, des télégrammes et lettres d'avocats, et des communications de toute nature. Le 23 février 1911, répondant à une lettre de M. Francis Clare, secrétaire-trésorier de l'*United Farmers of Alberta*—c'était sa quatrième ou sa cinquième lettre; toute l'affaire lui fut exposée. Il se plaignait de ce que le public qui fréquentait ce chemin, et qui n'était pas averti de sa fermeture, ainsi que les gens qui vivaient dans la campagne et venaient en ville, enfin, que ceux qui allaient de la ville dans la campagne en prenant ce chemin, paraissaient ressentir très profondément l'état dans lequel les choses avaient été laissées. Entre autres choses, on fit remarquer à M. Clare que lorsque cette affaire vint à Edmonton, la compagnie fut avertie qu'avant d'obtenir l'autorisation de détourner le chemin elle devrait produire des actes de renonciation de la part des propriétaires de terrain, etc., que la compagnie apportait un retard très considérable à l'achat des terrains nécessaires, et ainsi de suite, enfin qu'elle avait fermé les travaux de la rue Norton; venait ensuite une quantité de faits additionnels que j'ai fait remarquer brièvement; la lettre continue ainsi:—

" Je ne fais allusion à ce qui précède que pour indiquer que ce projet de fermer le chemin était bien connu de tous les intéressés depuis le commencement de cette affaire.

" A Edmonton, le 29 octobre 1909, on décréta une ordonnance offrant à la compagnie l'alternative de fermer le chemin Saskatchewan par un détournement de la rue Norton; cette ordonnance prévoyait une clause pour l'obtention et la déposition à la Commission d'actes attestant que les proporiétaires de terrains renonçaient à toutes réclamations au sujet des dommages qui pouvaient résulter pour eux du dit détournement. Une copie de cette ordonnance fut adressée à la municipalité d'Edmonton-nord, et autant que la Commission puisse le savoir, cette décision était considérée comme parfaitement satisfaisante.

" L'ordonnance suivante était datée du 19 septembre 1910, elle donnait à la compagnie l'autorisation d'exproprier les propriétaires des lots 36, 37, 38 et 45."

C'est la question à laquelle il fut fait allusion il y a peu d'instants.

La compagnie de chemin de fer étant dans l'impossibilité d'obtenir les actes de renonciation de certains propriétaires, il paraissait simplement raisonnable à la Commission de ne pas se laisser arrêter par ceux qui pourraient se montrer entêtés ou déraisonnables, ou qui pourraient honnêtement prêter à leur terres plus de valeur qu'elles n'en avaient; en sorte que la Commission décréta une ordonnance autorisant la compagnie à exproprier les propriétaires de ces terres pour effectuer ses travaux.

La lettre continue: " La compagnie fut aussi requise de déposer un plan relativement à la construction de la voie sur la rue Norton, et d'effectuer tous les travaux nécessaires pour relier la rue Norton au chemin de Fort-Saskatchewan, conformément aux règlements de la Commission et à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission.

" Autant que je sache, il n'a jamais été avancé d'objection sérieuse relativement au détournement du chemin jusqu'à la rue Norton, avant la réception de votre lettre. Il serait absolument déraisonnable et injuste, après que la compagnie de chemin de fer a exécuté tous ses plans, et exproprié les propriétaires ci-dessus, pour se mettre en mesure de se conformer à ce qui semble avoir été primitivement la recommandation de l'un des ingénieurs de la Commission, de tout modifier et de ne pas effectuer le détournement du chemin. L'idée entière du détournement consistait à condamner le croisement de la voie sur le chemin. Si ces abords du croisement devaient être laissés tels quels, et le chemin continuer à être ouvert à la circulation, il ne serait nullement besoin d'opérer un détournement, ni de faire tout ce qui a été fait."

Maintenant, c'est là l'opinion que nous avons adoptée en février 1911. Et ce serait celle dans laquelle nous persévérerions si ce n'était du manque complet de respect pour l'intérêt public que la compagnie a montré dans tout cette affaire. Nous trouvons maintenant que la chaussée est plus sérieusement obstruée sur le chemin Saskatchewan à l'endroit où la voie le traverse qu'il y a trois ou quatre ans. Lorsque je me rendis là-bas, il y a trois ou quatre ans, cette bosse à laquelle on a fait allusion et qui se trouve en sortant, en s'éloignant de la ville, n'existait pas. Elle est positivement dangereuse telle qu'elle est, et je me demandais hier, en passant par là, comment les gens qui passaient sur ce chemin, et ils en avaient le droit, ne versaient pas et n'avaient pas d'accidents. Elle me sembla résulter d'un éboulement d'une partie du remblai sur le chemin. Dans tous les cas, la compagnie de chemin de fer paraît n'y avoir prêté aucune attention; elle semble ne s'être en rien préoccupée des droits du public qui fréquente cette route, et elle le laisse s'arrangr comme il peut; sans doute, bien des gens risquent leur vie en passant avec de lourdes charges par cet endroit difficile et dangereux.

Ensuite le détournement de la rue Norton n'est pas praticable. On pourrait peut-être le passer à pied tel qu'il est, mais il est absolument impossible de traverser actuellement, avec un véhicule quelconque, du chemin Saskatchewan sur la rue Norton en prenant ce détour que l'on dit avoir été terminé il y a un an. On allègue que le remblai s'est éboulé sur cet ouvrage. C'est la faute de la compagnie du chemin de fer. C'est elle qui est entièrement à blâmer. Peut-être si elle avait soumis ses plans, ainsi que le prescrivait l'ordonnance, à l'un des ingénieurs de la Commission, se serait-elle épargné tous ces travaux. Il les aurait probablement désapprouvés. Comme résultat, il me semble qu'il doit les avoir désapprouvés à la suite du fait que ce talus s'est effondré. Il est parfaitement apparent que le chemin a été construit dans un endroit qui ne convient pas, qu'il a été mal construit, ou qu'il y a quelque chose qui va mal, autrement le premier hiver qu'il a subi ne l'aurait pas mis hors de service.

Or, nous ne nous occupons pas de cette affaire de façon à nous intéresser des réclamations de ces propriétaires de terrains. Nous ne nous accupons pas du fait que Kiely a soulevé cette question parce qu'il n'a pas été fait de règlement avec lui. Ceci n'est pas un élément de l'affaire. C'est une affaire simplement individuelle. Il devrait avoir son recours. Nous nous occupons de la chose au point de vue de la commodité publique, de milliers et de milliers de gens qui sont obligés de se servir de ce croisement tous les ans. Il ne paraît pas juste ni raisonnable que la chose reste dans cette position plus longtemps, et si la Commission peut l'en empêcher, elle ne restera pas dans cette condition plus longtemps. La compagnie de chemin de fer par le passé a certainement eu l'avantage sur nous relativement à cette affaire, mais si nous le pouvons, nous allons voir à ce qu'elle n'ait pas l'avantage sur nous beaucoup plus longtemps.

Or, la compagnie n'a rien fait relativement à l'affaire ni conformément à la loi, ni conformément à la permission que nous lui avons donnée. Elle était là originairement sans aucun titre. Elle y est encore. Nous lui avons donné le droit de fermer la route à certaines conditions dont elle n'a jamais observé une seule, et il me semble que la seule chose raisonnable qui nous reste à faire est de faire ce qui aurait dû être fait en premier lieu. Il me semble qu'il aurait été tout aussi raisonnable, et peut-être plus raisonnable, de fermer la rue Norton et de la détourner dans la route, que de fermer la route et de la détourner dans la rue Norton. Indubitablement une des raisons—de fait il en est question dans le rapport originaire de l'ingénieur—qui l'ont poussé à faire ce rapport qu'il a fait, est la représentation qu'il était du désir de la ville d'Edmonton de faire circuler un chemin de fer urbain le long de la rue Norton. Pour cette raison, il n'aurait naturellement pas été partie consentante à la fermeture de la rue Norton, mais, pour ce qui me concerne, connaissant la chose ainsi que je la connais maintenant, je n'aurais pas été partie consentante à la ferme-

ture de la route Saskatchewan. Apparemment, l'intention originaire de la compagnie de chemin de fer n'était pas de la fermer. Nous avons ici plans sur plans produits par la compagnie, et demande sur demande faite par la compagnie de chemin de fer, qui indiquent des passages souterrains et des croisements à haut niveaux sur ces deux rues.

Il me semble que l'idée de la compagnie de chemin de fer au début était la vraie, que des passages souterrains devraient être construits à chacune de ces rues, et c'est ce à quoi la compagnie de chemin de fer doit pourvoir maintenant.

Il va très bien de dire qu'elle a dépensé beaucoup d'argent à la construction de ce détournement. Evidemment, elle a dépensé de l'argent. La Commission et le public intéressés n'ont rien à y voir. C'est la compagnie qui s'est elle-même attiré ce fardeau. Et bien que personne ne désire voir les compagnies de chemin de fer, non plus que les particuliers, dépenser de l'argent inutilement, si une compagnie de chemin de fer est disposée à aller de l'avant, ainsi que cette compagnie l'a fait, elle peut dépenser son argent si elle le désire. C'est tout ce que l'on peut dire au sujet de cette caractéristique de l'affaire.

La meilleure manière va être de rescinder entièrement l'ordonnance du 29 octobre.

Une nouvelle ordonnance peut être rendue commandant à la compagnie de chemin de fer de construire au-dessus du chemin de Fort-Saskatchewan, désigné comme route Saskatchewan, un croisement à haut niveau de cinquante pieds de largeur, dont les culées seront parallèles à la voie publique, ou, si elle le juge à propos, elle peut faire l'ouverture de 66 pieds de largeur et mettre les culées à angle droit du chemin de fer. Elle devra dans trente jours produire des plans (plans de détail) couvrant cet ouvrage pour l'approbation de l'ingénieur de la Commission, et compléter ce travail dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront l'approbation du plan par l'ingénieur de la Commission.

Dans le cas où le plan ne serait pas produit dans le délai ci-dessus spécifié, ou dans le cas où le travail ne serait pas terminé dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront l'approbation du plan par l'ingénieur en chef de la Commission, la compagnie de chemin de fer sera passible d'une pénalité de $100 par jour pour chaque jour de défaut; et, en terminant, qu'il me soit permis de dire que s'il y a une pénalité qui devient due soit sur le premier chef, soit sur le second, je me chargerai de voir à ce qu'elle soit imposée et mise en vigueur et à ce qu'il n'en soit pas fait de remise.

M. le commissaire McLean abonde dans le même sens.

Ordonnance rendue, commandant à la compagnie de chemin de fer de construire un croisement au-dessus du chemin de Fort-Saskatchewan désigné comme route Saskatchewan, et de compléter le travail dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront l'approbation des plans par l'ingénieur de la Commission, sous peine d'une pénalité de cent dollars par jour pour chaque jour où elle sera en défaut.

Demande du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, sous le régime de l'article 237, pour permission de construire son chemin de fer de manière à traverser les rues de Montigny, Logan, Lafontaine, du Havre, Ontario, Forsyth, Hochelaga, Sherbrooke, Frontenac, Rachel, et Masson, et les chemins de la côte Visitation, de la côte Saint-Michel et du Saut-au-Récollet, Montréal.

Demande du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve sous le régime de l'article 159, pour l'approbation de son tracé à partir d'un point sur la rue Sainte-Catherine, Montréal, se prolongeant vers le nord-ouest à une distance de 7.18 milles, et se rattachant avec le chemin de fer Grand-Tronc près de la jonction Jacques-Cartier; sous le régime de l'article 227, pour permission de croiser le chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Iberville, Montréal; sous l'autorité de l'ar-

ticle 176, pour l'expropriation de terrains du chemin de fer Pacifique-Canadien; sous l'autorité de l'article 227, pour permission de croiser le chemin de fer Pacifique-Canadien au moyen d'un croisement souterrain aux lots 346 et 347, dans la paroisse de Saint-Laurent, près de la jonction Jacques-Cartier, Québec et Maisonneuve, sous le régime de l'article 227, pour permission de construire son chemin de fer de façon à traverser la voie ferrée du chemin de fer urbain de Montréal aux rues Ontario, Forsyth et Masson (non officiellement ouverte), Montréal. Demande du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier.

La demande et le jugement énoncent les faits.

Jugement du commissaire en chef, M. Mabee, le sous-commissaire en chef Scott, étant du même avis, rendu à l'audition du 22 février 1912.

Voici la manière dont nous allons traiter cette question:—

Ces plans indiquent des croisements à niveau sur des rues qui ne servent pas, et ils indiquent des croisements sur des rues qui ne se voient pas encore sur le terrain; elles sont aussi dessinées sur les plans. Le jour peut venir où il faudra s'occuper de ces rues. En attendant, nous entendons nous occuper de toutes les rues dont le trafic naturel requiert que nous nous occupions.

Tous les croisements des rues indiqués sur les plans et auxquels il n'est pas pourvu ci-après, et qui paraissent comme croisements à niveau, peuvent être approuvés. et il sera pourvu aux rues qui suivent de la façon qui suit, et ces croisements seront approuvés.

Il doit y avoir un croisement aérien à la rue Saint-Denis, au chemin du Saut-au-Récollet et à l'avenue Bagg. Les ouvertures de ces rues seront de toute la largeur, et les culées seront parallèles aux rues.

Le chemin de la côte Saint-Michel passera sous le chemin de fer au moyen d'un passage souterrain de toute la largeur de la rue, et les culées seront aussi parallèles.

La rue Iberville, la rue De Fleurmont et la côte Visitation seront traversées à haut niveau.

Les plans de détail de ces ponts à haut niveau devront être produits par la compagnie de chemin de fer pour l'approbation de l'ingénieur de la Commission.

Il doit y avoir à la rue Masson un passage souterrain de cinquante pieds de largeur.

La rue du Havre peut être détournée, ainsi que l'indique le plan qui a été devant la Commission, pour rejoindre la rue Ontario entre la rue Elm et la rue.......... j'ai oublié le nom le l'autre rue, ainsi que l'indique le plan.

Puis les rues Hochelaga, Forsyth et Ontario doivent être pourvues de ponts à haut niveau. Ces plans de ponts à haut niveau doivent être produits pour l'approbation de notre ingénieur.

Les croisements des rues Rachel et Elm doivent être prévus de la façon qui suit:

Si la ville de Montréal notifie (par écrit) la compagnie de chemin de fer, à un moment quelconque après l'expiration de trois années à compter de l'ouverture de ce chemin de fer au trafic, qu'elle a besoin que des ponts à haut niveau soient construits à ces rues, alors la compagnie de chemin de fer devra produire entre les mains de la Commission des plans de détail pour l'approbation de l'ingénieur de la Commission, et elle devra commencer les travaux dans les trois mois qui suivront l'approbation de ces plans.

Nous ne disons rien au sujet de la question des dommages dont parle le projet d'ordonnance de M. Butler, parce qu'il ne nous semble pas qu'il y ait là rien qui doive nous occuper. Si quelqu'un éprouve des dommages, la compagnie de chemin de fer en sera responsable sans que nous nous en mêlions.

Demande, J. M. Morin, C. R., Saint-Paul L'Hermite, P. Q., pour une ordonnance qui contraigne la Compagnie Canadian-Northern, Quebec, de macadamiser ou de tenir en bon état de réparations les grandes routes et les culées du pont entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, P.Q.

La demande a été entendue à une séance de la Commission tenue à Montréal le 27 novembre 1911, et la considération en a été remise pour permettre au requérant de s'adresser au ministre des Chemins de fer pour obtenir du lui un remère. Le ministre a renvoyé la question à la Commission pour qu'elle s'en occupe, et une autre audition a eu lieu à Montréal le 22 février 1912.

Jugement du commissaire en chef, M. Mabee, le sous-commissaire en chef Scott étant du même avis, rendu à l'audition.

D'abord, il est clair, à part le contrat de subvention, que la Commission n'a pas de juridiction pour s'occuper de la condition de cette grande route entre ces deux ponts.

Ensuite les requérants sont forcés de s'appuyer, pour obtenir un remède, sur le contrat de subventions. Ce contrat prévoit que le ministre des Chemins de fer et ses successeurs sont les seuls juges de tout différend qui peut se présenter. Le différend tombe actuellement sous l'opération de cette stipulation.

Quand la question a été entendue devant la Commission à la séance de Montréal, en novembre de l'année dernière, tout le monde a admis que si le ministre des Chemins de fer, sous l'autorité de l'article 28, nous référait cette question, nous aurions l'autorité de nous en occuper.

Le point maintenant soulevé par M. Lafleur est soulevé pour la première fois, et nous pensons qu'il est clair que, à part le contrat de subventions, la Commission n'ayant pas juridiction, nous n'avons pas de juridiction pour nous en occuper sur une référence du ministre, parce que ce n'est pas une affaire que nous puissions, de notre propre mouvement ou sur une plainte, entendre et déterminer sous le régime des dispositions du statut.

Je ne sais pas s'il est utile d'exprimer une opinion sur le mérite de la question, mais je me suis déjà former une opinion très forte sur le mérite, et mon collègue de la Commission est de la même opinion, mais vu que le mérite ne nous est pas soumis, il est superflu d'en parler.

La ville de Dorval a demandé une ordonnance qui enjoigne à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir un train de bonne heure le matin de chaque jour entre Dorval et Montréal, et un train additionnel durant la saison d'été le dimanche, qui arrivera à Montréal pour dix heures.

A la fin de l'audition, à laquelle les requérants, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la ville de Lachine étaient représentés par procureurs, le chef de la Commission a rendu le jugement de la Commission.

Jugement, le chef de la Commission Mabee, 22 février 1912.

Nous ne pouvons nous occuper de l'affaire. Au plus, sur l'assertion de M. Décary, il pourrait y avoir 16 personnes dans le train du matin, si le trajet en était prolongé jusqu'à Dorval. Le prix de transport sur un billet de 55 voyages est de sept cents, sept fois seize font $1.12, de sorte que $1.12 est le plus que le chemin de fer pourrait gagner par le prolongement de ce train. Voilà pour le côté pécuniaire de la question.

Il y a une autre objection plus sérieuse. Il n'est pas suggéré qu'il y ait un train additionnel de mis en opération, la seule demande est que ce train soit prolongé jusqu'à Dorval. L'horaire en est maintenant fixé pour satisfaire à la convenance de ceux qui voyagent par ce train en hiver. Si cet horaire est changé, nous allons, sans aucun doute, mettre dans l'inconvénient beaucoup plus de gens que nous n'en accom-

moderions en envoyant le train jusqu'à Dorval, même s'il y avait assez de trafic pour justifier cette disposition.

Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour l'approbation des plans de la séparation des niveaux de Toronto, Partie I.

Pont de la rivière Humber (culée de l'est, culée de l'ouest et jetée en béton).

Audition à Toronto le 25 avril 1911.

Jugement, le chef de la Commission Mabee.

Voici ce que nous avons résolu de faire avec cette question. Les articles de la loi des chemins de fer qui ont trait aux ponts sur les rivières navigables sont dans un état quelque peu confus. L'article 232 prévoit que: " Quand un chemin de fer passe ou qu'il est question de faire passer un chemin de fer au-dessus d'une étendue d'eau navigable ou d'un canal au moyen d'un pont, la Commission peut par ordonnance propre à l'espèce ou par règlement, ordonner que ce pont soit construit avec une ou plusieurs arches, de telle hauteur et de telle largeur au niveau de l'eau, et avec, s'il y a lieu, une ou plusieurs travées mobiles, de telle ouverture que la Commission juge de nature à protéger ainsi qu'il convient la navigation."

Il semblerait que, aux termes de cet article, l'obligation est imposée à la Commission, quand un chemin de fer traverse une étendue d'eau navigable, de s'assurer des besoins de la navigation à l'endroit en question, et de pourvoir à la hauteur et à la largeur au niveau de l'eau des arches que le pont doit fournir. Si l'affaire en finissait là, il n'y aurait pas de difficulté, mais cet article est suivi de l'alinéa (*a*) de l'article 233, qui stipule que " dans le cas d'une étendue d'eau navigable, autre qu'un canal " ce qu'est cette rivière—" la compagnie doit soumettre au ministre des Travaux publics pour l'approbation du gouverneur général en conseil un plan et une désignation de l'emplacement projeté pour le travail en question."

Et, si c'était tout, le ministre ferait rapport au conseil, et le conseil approuverait l'emplacement où le pont doit être construit, mais l'alinéa continue en disant que, avec ce plan et cette désignation de l'emplacement projeté, la compagnie doit produire un plan général de l'ouvrage à construire à la satisfaction du ministre.

Le Parlement a-t-il voulu que le ministre des Travaux publics et la Commission eussent jurisdiction pour pourvoir à la protection de la navigation—jurisdiction concurrente—je n'en sais rien. Après que le plan a été approuvé par le ministre, la compagnie s'adressa à la Commission, et la Commission, sur cette demande, peut, relativement à la construction de cet ouvrage, rendre l'ordonnance qu'elle a jugé à propos, et aux termes et conditions qui lui paraissent à propos, et elle peut faire des modifications aux plans détaillés ainsi soumis. Est-il entendu que, après que la question a été débattue devant le ministre, et qu'il a fait rapport au conseil et que le conseil a donné son approbation, la compagnie doit revenir devant la Commission, et la Commission doit rendre jugement sur ce qui a été fait, et faire des modifications au plan et au caractère qui sont suggérés ici, je n'en sais rien.

Il me semble que le meilleur point de vue à prendre de toute cette situation est celui-ci: il est bien clair que la protection de la navigation est placée à propos sous le contrôle du ministre des Travaux publics quand l'étendue d'eau navigable n'est pas un canal. En ce cas la compagnie s'adresse à l'autorité voulue dans le but d'obtenir l'approbation de son emplacement projeté, et elle soumet son plan, et ceux qui sont opposés à la construction du pont d'après ce plan comparaissent devant le ministre, et le question est pleinement débattue devant lui. Il faut un rapport préparé au conseil et le conseil agit sur ce rapport.

Or, il ne nous semble pas convenable que nous tentions de siéger pour rendre jugement sur ce qui a été fait. Les parties ont choisi le tribunal devant lequel elles devraient présenter leur contestation, et ce choix devrait être obligatoire pour elles. On prétend, cependant, que dans cette cause il y a eu erreur quant aux faits. Comment

cela se fait-il, nous n'en savons rien. Nous croyons que la meilleure conduite à tenir est celle-ci: Nous allons retarder de dix jours notre approbation de ce travail, afin de donner à ceux qui s'opposent aux plans l'occasion de s'adresser encore au ministre pour une nouvelle audition, si à son avis il juge à propos de rouvrir la question. Si, d'un autre côté, le ministre est d'avis qu'il a été bien disposé de l'affaire, ou si, d'autre part, les opposants à l'ouvrage sont incapables de faire disposer de l'affaire en dix jours, à moins que le ministre ne fasse savoir à la Commission que l'affaire est sous considération et qu'il est incapable d'en disposer dans ce délai, alors une ordonnance sera rendue pour approuver le travail tel qu'il est.

Il n'est pas nécessaire, dans les circonstances, et il ne serait peut-être pas convenable que la Commission donnât une indication sur ce que peut être sa propre manière de voir relativement à la localisation de cette jetée dans la rivière, ou sur ce que la Commission aurait pu faire si la question était en premier lieu venue devant elle, avant d'avoir été réglée déjà par les autorités qu'il appartient.

Demande de la ville de Toronto, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 10169, en ce qu'elle s'applique au croisement Sunneyside et à la rue Keele, en pourvoyant au prolongement de la rue Queen jusqu'à la rue Keele, le long du côté nord du chemin de fer, et à un passage souterrain à la rue Keele.

Jugement rendu oralement par le chef de la Commission Mabee à la fin de l'audition à Toronto, le 23 mai 1911.

Nous avons eu un bon nombre d'occasions de considérer cette question avant aujourd'hui, et nous avons aussi eu le privilège d'entendre une discussion très intéressante et instructive concernant le mérite de ces diverses propositions, de sorte que, peut-être, nous sommes aussi bien renseignés que nous le serons jamais, et il peut valoir autant de la décider tout de suite.

Le 8 décembre 1909, a été rendue une ordonnance de la Commission concernant ce travail d'amélioration le long de la rivière du terrain riverain à l'extrémité ouest de la ville sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, et couvert entre autres choses par cette ordonnance se trouvait le croisement à niveau—peut-être le plus dangereux qu'il y ait au Canada—qui existe depuis quelques années à Sunnyside. La stipulation faite dans cette ordonnance relativement à l'élimination du croisement en pente à cet endroit, était: " que le passage souterrain à la rue Queen, communément connu sous le nom de croisement de Sunnyside, devrait être de soixante-six pieds de largeur, et que le dit plan serait et il est par les présentes déclaré modifié en conséquence ".

Le plan qui était devant la Commission dans le temps indiquait un passage souterrain quelque peu plus étroit que soixante-six pieds, de sorte que dans l'état où se trouvait l'ordonnance, jusqu'au moment de la demande faite par la ville, le croisement à Sunnyside devait être desservi par un passage souterrain construit ainsi que l'indique le plan, sauf qu'il devait avoir une largeur de soixante-six pieds. Ce passage devait suivre, si je me rappelle bien, la ligne actuelle de la rue, et ne devait pas être à angle droit.

La ville vient maintenant et fait une demande pour modifier cette stipulation de l'ordonnance de façon à pourvoir au prolongement de la rue Queen jusqu'à la rue Keele, le long du côté nord du chemin de fer, et à un passage souterrain à la rue Keele de quatre-vingts pieds de largeur.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc reste neutre dans l'affaire, sauf qu'elle prend la position que, quelle que soit la modification faite à l'ordonnance, le coût ne reposera pas plus lourdement sur le chemin de fer que la répartition faite dans l'ordonnance originaire. En d'autres termes, la position que prend la compagnie de chemin de fer est qu'elle va, ainsi que je l'entends, agrandir le passage souterrain de la rue Keele, où elle va desservir le croisement au moyen d'un pont à haut niveau au

pied de la rue Queen, quelle que soit la conduite que l'on jugera être de l'intérêt public, avec l'entente qu'il ne lui sera pas imposé plus de dépense que si elle construisait un passage souterrain à Sunnyside tel qu'y pourvoit l'ordonnance en question.

Or, ceci est naturellement une question au sujet de laquelle on peut s'attendre à de vastes divergences d'opinions personnelles. C'est une question que l'on peut considérer avec un esprit ouvert, et arriver à des résultats différents, relativement auxquels le meilleur plan pour résoudre la difficulté qui existe maintenant est non seulement d'avoir en vue ce qui existe à l'heure présente, mais aussi, autant que possible, avoir l'œil sur l'avenir. De sorte qu'il est parfaitement naturel que dans le conseil de ville, au bureau du contrôle, parmi les contribuables de cette localité, parmi les propriétaires qui longent la rue Queen, on trouve des opinions individuelles qui diffèrent du tout au tout. Il y a du mérite à chacune des propositions, et il y a des objections à chacune d'entre elles. Avec cette opinion publique divergente, et avec les mérites et les démérites qui se rattachent à chacune des propositions, la Commission est obligée de lutter du mieux qu'elle peut, en retenant le souvenir, aussi fermement qu'elle le peut, que ce travail doit assurer la plus grande somme de commodité publique que la Commission puisse prévoir. Ce n'est pas une question qui touche aux intérêts particuliers et individuels. Ce n'est pas une question, si on l'examine, qui intéresse les propriétaires de terrains le long du pont riverain, non plus que les propriétaires de terrains dans le voisinage immédiat de ce croisement du côté nord, dont il est question quand on parle des contribuables de High-Park, non plus que les marchands le long de la rue Queen; mais c'est une question qu'il faut considérer uniquement au point de vue de l'intérêt public, et examiner d'une manière aussi large et aussi désintéressée que possible, en en éliminant presque entièrement les questions d'intérêt local.

La ville, en demandant la modification de l'ordonnance, repose la principale partie de sa demande sur le motif, et elle base son principal argument sur le fait, que le détournement du chemin Lake-Shore qui entre dans la ville de l'ouest, vers le nord par le passage souterrain de la rue Keele, et qui continue le long du côté nord du nouveau terrassement du Grand-Tronc jusqu'à la jonction avec la rue Queen, va donner un accès bien meilleur et plus commode à High-Park, de l'est, aux citoyens de Toronto, que si on les conduit soit à travers d'un passage souterrain sur la ligne du croisement de Sunnyside, ainsi que la position se trouve actuellement, ou sur un pont élevé le long du côté sud du terrassement et à travers un passage souterrain dans le parc.

Eh bien, il faut s'impressionner de cet argument. Si ce travail doit être considéré exclusivement comme moyen de donner aux citoyens un accès plus commode à High-Park de cette partie de la ville, il n'y a pas de doute que l'entrée la plus commode du parc serait par la route que la ville propose.

D'un autre côté, si l'on considère la chose comme un abord à l'entrée occidentale de la ville, de toute la partie du territoire qui longe la rive du lac et qui est tributaire de la ville, soit pour les voitures, soit pour les piétons, il est bien évident que le mode le plus convenable d'atteindre la jonction des rues King et Queen serait le prolongement du chemin de la rive du lac jusqu'à l'endroit où il s'approcherait de l'extrémité sud du pont projeté, et par ce moyen au-dessus de la voie du chemin de fer, plutôt que par le passage souterrain de la rue Keele, et de là le long de la localisation nord telle que suggérée.

Il a été question du coût. Avec des ouvrages de ce caractère, c'est naturellement une question qu'il ne faut pas perdre de vue. D'un autre côté, ce serait, peut-être, une ligne de conduite peu recommandable que d'adopter un mode moins coûteux, si, moyennant une dépense additionnelle raisconnable de plus, on pouvait obtenir un mode de croisement plus commode.

Or, notre propre ingénieur nous a fourni des chiffres de l'estimation qu'il fait du coût des diverses propositions si on les exécutait.

Le coût du pont à haut niveau est estimé à $175,000.

Le dommage aux terrains se rattachant à ce mode de croisement est fixé à $240,000, ce qui porte le coût total relatif au pont à haut niveau et aux dommages aux terrains qui s'y rattachent, à $417,000.

L'estimation du coût de la proposition faite par la ville de prolonger la rue Queen jusqu'à la rue Keele est: Coût du travail, $121,000; dommages conséquents aux terrains, $350,000; ce qui fait un total de $471,000.

Le coût du passage souterrain de Sunnyside tel qu'il est prévu dans l'ordonnance, est: Passage souterrain, $145,000; dommages aux terrains, $290,000. Total $435,000.

Naturellement, ces chiffres ne sont que des estimations. Pour l'exécution, nous savons combien souvent le coût définitif varie tellement des estimations les meilleures que l'on peut avoir d'avance. Mais tout ce que nous pouvons faire en attendant est de traiter cette question à la lumière des renseignements que nous avons, et de laisser s'exécuter le travail de la route que nous avons décidée. L'expérience nous démontre généralement que ces ouvrages coûtent beaucoup plus que l'on ne peut prévoir quand on en fait l'estimation.

Cependant, traitant ces chiffres ainsi que nous les avons, nous trouvons qu'un pont à haut niveau va détruire environ $50,000 de moins de propriété que le passage souterrain que nous avons déjà ordonné, et environ $110,000 ou $115,000 de moins de propriété que la proposition maintenant mise de l'avant par la ville. Le travail moins coûteux de près de $30,000 que le passage souterrain ordonné, et de près de $60,000 que la proposition de la ville, est celui du pont à haut niveau. Ainsi, dès le début, nous avons le pont à haut niveau, qui est le mode le plus économique de désservir le croisement, en tenant toujours compte de ce que j'ai dit relativement aux estimations.

Puis, relativement à la commodité: Il nous semble que si nous prenons la commodité publique comme ensemble, sans la limiter à l'établissement d'un accès additionnel à High-Park, mais si nous considérons non seulement un accès additionnel à High-Park, et si nous nous occupons de tout le trafic qui atteint cet endroit de l'ouest de la ville, nous trouvons que la proposition que l'on s'occupe de ce trafic au moyen du prolongement du chemin de la rive du lac jusqu'au pont, et de là au-dessus de la voie, au lieu de passer par le passage souterrain à la rue Keele, et de là le long du côté nord, est de beaucoup préférable. Il ne peut y avoir de doute que le trafic en voiture de cette localité n'est maintenant qu'une bagatelle comparativement à ce qu'il doit être dans un avenir prochain. On sait comment toute la rive du lac jusqu'à Oakville est à se construire, et comment la construction va s'y continuer pendant plusieurs années. Il faut prévoir que les grandes routes qui conduisent à l'endroit que nous sommes à examiner, non seulement le long de la rive du lac, mais d'endroits plus au nord, vont être largement améliorées, et que toutes vont tendre à un trafic en voiture congestionné à cet endroit en particulier. Il nous semble que le fait d'amener ce trafic à un passage souterrain pour ensuite le diriger vers le nord par le passage souterrain de la rue Keele, et le long du côté nord de la voie, serait dans les années à venir virtuellement l'établissement d'une nuisance publique. Le seul moyen, si ce trafic doit se développer, ainsi qu'il doit assurément se développer, est de le retenir le long de la rive du lac et de le diriger par cette route de haut niveau au-dessus de la voie du chemin de fer, au lieu de le transporter sous la voie par ce passage souterrain et de là le long de cette coupe, avec des terrassements élevés des deux côtés, ainsi qu'il est projeté.

Il y a une autre physionomie à cette question dont il n'a pas été parlé au cours de la discussion de ce matin, et qu'il ne faut pas perdre de vue. Quand cette ordonnance a été rendue originairement, les townships de York et d'Etobicoke étaient parties. Il a été ordonné au township d'Etobicoke de verser $8,000 parce qu'il alimente le chemin de la rive du lac au moyen d'une ou deux grandes routes. Ceci était basé sur le fait que ce trafic devait suivre ce chemin de la rive du lac et traverser la ligne du chemin de la rive du lac par le passage souterrain qui devait être localisé sur cette grande route à Sunnyside.

Il a été ordonné au township d'York de verser $15,000 parce qu'il contribue à la congestion de ce chemin au moyen de deux avenues, Ellis et Windermere. Il a été ordonné à ces deux townships de verser ces sommes considérables à cause de l'usage que l'on s'attendait de voir leur population faire du chemin de la rive du lac sur tout son parcours. Je ne crois pas que la Commission aurait été justifiée d'ordonner à ces corporations municipales de verser ces contributions, si, à cette époque, il avait été proposé, au lieu de retenir leur trafic le long du chemin de la rive du lac, de le détourner vers le nord à la rue Keele et de le diriger le long et à travers d'un passage souterrain à angle droit. Je ne crois pas qu'il aurait été juste d'établir cette cotisation à leur charge si leur ancien chemin du côté de la rive du lac devait être abandonné de la rue Keele à l'est.

La conclusion à laquelle nous en arrivons est que la demande de la ville doit être rejetée, et l'ordonnance originaire du 8 décembre modifiée par la suppression du croisement de Sunnyside tel qu'il est indiqué, et que l'ordonnance du 8 décembre 1909 doit être modifiée en en retranchant le deuxième paragraphe et en y insérant—subordonnément à ce que la stipulation soit formellement modifiée et réglée—que la compagnie de chemin de fer devra produire les plans pour un pont à l'endroit en question à ou près de la jonction des rues Queen et King, si de l'avis de notre ingénieur le plan déjà produit et couvrant ce pont n'est pas suffisant, qui indique le passage du chemin de la rive du lac au-dessus de la voie ferrée et de l'emplacement de voie du Grand-Tronc au moyen de ce pont, aussi indique le détournement et le prolongement du chemin de la rive du lac de son extrémité est actuelle jusqu'à un endroit à ou près l'extrémité sud du pont; et que le chemin de la rive du lac sera détourné en exécution de la loi de 1909, modification, chapitre 32 de 8-9 Edouard VII, pour suivre le côté sud de la voie ferrée et de l'emplacement de voie du chemin de fer de son extrémité est actuelle à l'extrémité sud du pont.

La question de la dépense va aussi être suivie de la même manière qu'il y est pourvu dans l'ordonnance originaire. Si les estimations sont exoctes ceci va contribuer dans une certaine mesure au cas tant de la ville que de la compagnie du chemin de fer relativement au coût définitif du travail. Naturellement, ceci jusqu'à un certain point va retomber sur les municipalités de York et d'Etobicoke, vu que, quelle que soit la mesure dans laquelle le coût de tout ce travail sera diminué par l'adoption du pont au lieu du passage souterrain, les townships auront droit d'être soulagés d'une partie proportionnelle de la dépense. Prenons, par exemple, le township d'York, auquel il a été ordonné de verser $15,000 sur la dépense totale estimée à l'époque où cette ordonnance a été rendue. Il aura droit d'être aidé dans la mesure dont sa part de cette dépense serait réduite, en prenant pour base le versement de $15,000. De même relativement au township d'Etobicoke.

Ces plans devraient être produits sans délai, afin qu'ils puissent être considérés par les représentants de la ville, et aussi par le département de l'ingénieur de la Commission, de façon à ce que le plan définitif puisse être mis dans une forme concrète, et qu'il puisse être procédé au travail.

Il a été dit quelque chose relativement aux pentes. Il y a une pente vers l'est à l'abord du pont de trois pour cent. Il y a une pente vers l'est de l'embouchure nord du passage souterrain de la rue Keele jusqu'au niveau de la rue Queen de, dit-on, deux pour cent. Quelqu'un a dit que la pente le long du sud, le long du chemin de la rive du lac, peut être réduite à deux pour cent au lieu de trois pour cent. Naturellement chaque un pour cent dans les questions de ce genre et chaque fraction d'un pour cent comptent, mais nous croyons que le plan du pont est ici si infiniment préférable à la suggestion mise de l'avant par la ville, que même si la pente le long du chemin de la rive du lac jusqu'au sud ne peut pas être réduite, la Commission devrait l'approuver, même avec l'augmentation d'un pour cent, de préférence au passage par le nord.

S'il y a des difficultés pour comprendre ces questions générales dont il a été question dans la forme d'une ordonnance concrète, l'une quelconque des parties intéressées peut y revenir.

M. DRAYTON.—Je suppose qu'il va y avoir une obligation correspondante pour les autres municipalités, si le coût est plus élevé?

L'honorable M. MABEE.—Assurément.

M. DRAYTON.—On me dit que le coût va être beaucoup plus élevé.

L'honorable M. MABEE.—Alors il va falloir prendre le maigre avec le gras.

M. KELLY (pour le chemin de fer Grand-Tronc).—Monsieur le Président, j'aimerais à vous demander un renseignement au sujet de l'entretien de ce terrassement qui va du chemin de la rive du lac au pont à haut niveau. Cet entretien va-t-il retombe rsur la compagnie de chemin de fer ou sur la ville?

L'honorable M. MABEE.—Il devient une voie publique de la ville, et il faut qu'il soit entretenu justement de la même manière que les autres rues de la ville.

M. KELLY.—Ensuite, l'entretien de la structure qui le domine?

L'hon. M. MABEE.—Il y a ce point que j'avais à l'idée. Dans la rédaction de l'ordonnance, ceci peut être réglé. La ville entretiendra ce pont de la même manière qu'elle entretient les autres ponts qui passent par Parkdale. La stipulation de l'ordonnance relativement à l'entretien par la ville des autres ponts s'appliquera à ce pont-ci, parce que le passage souterrain cesse pour devenir un pont.

M. DRAYTON.—Je suis porté à croire qu'il n'est pas tout à fait juste que la ville soit entraînée dans une responsabilité spéciale relative à l'entretien de ces rampes. Il est parfait pour nous que nous nous chargions du pavage et de cette espèce de travail que nous avons à faire et de pourvoir à cet entretien, c'est une partie de notre devoir, mais le fardeau de nous occuper de ces remplissages va commencer par être un fardeau onéreux, il va nous être impossible, pour commencer, d'avoir un pavage permanent sans beaucoup de dépense.

L'hon. M. MABEE.—Cela va se réduire à l'entretien d'une rue le long du côté sud sur une distance de 2.000 pieds, au lieu de l'entretien d'une rue le long du côté nord pour la même distance.

M. DRAYTON.—Cela fait toute la différence du monde que vous l'entreteniez sur du remplissage ou sur du terrain originaire. Du côté nord toute la surface a été coupée et nous n'aurions pas de dépense du tout à subir pour notre base. Ici, la dépense de la base est une facteur qui va toujours en diminuant, c'est vrai, jusqu'à ce que nous arrivions au compte définitif.

L'hon. M. MABEE.—Je suis porté à croire que la rue, une fois construite, peut être entretenue de l'un ou de l'autre côté pour à peu près le même prix.

M. DRAYTON.—On m'informe du contraire, c'est-à-dire que vous avez le tassement de la terre.

L'hon. M. MABEE.—Mais une fois que la rue est construite en permanence, il n'y a plus de tassement.

M. DRAYTON.—Il faut beaucoup de temps pour qu'un remblai se tasse.

L'hon. M. MABEE.—Le tassement va se faire tout aussi vite que va se faire le remblai à côté. On est à construire un haut remblai de ce côté-là, et il faut qu'il y ait tassement.

M. DRAYTON.—Je fais seulement observer à la Commission qu'il y a cette différence entre l'entretien de cet endroit et le chemin.

L'hon. M. MABEE.—Il peut y avoir une petite différence, mais je ne croirais pas qu'elle soit considérable.

ENTREE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN A TORONTO-NORD, DE L'EST.

Jugement, le chef adjoint de la Commission, Scott, 8 novembre 1911.

Cette question est venue devant nous en diverses circonstances; la dernière était à une séance le 12 octobre dernier.

Le Canadian-Northern a le contrôle d'une grande étendue de terre située à l'ouest de la rue Yonge, et limitrophe de l'immeuble du chemin de fer Pacifique-Canadien du côté nord, qu'il désire utiliser pour des installations de tête de ligne. Il a demandé à la Commission l'approbation d'un plan qui indique la localisation de sa ligne à travers l'immeuble du chemin de fer Pacifique entre l'avenue Summerville et la rue Yonge, et aussi en prenant du terrain du chemin de fer Pacifique à l'ouest de la rue Yonge. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien s'est fortement opposée à la demande, et a insisté pour que la Compagnie du Canadian-Northern soit forcée à prendre une position plus au nord, et à se tenir tout à fait en dehors des terrains du Pacifique.

Je ne crois pas qu'il soit sage d'avoir des lignes distinctes de chemin de fer pour traverser Toronto-nord. Ceci signifierait deux passages souterrains sur la rue Yonge, et le redoublement d'autres détails sujets à objection qui sont essentiels à l'existence des chemins de fer.

Si alors nous décidons que les chemins de fer doivent être ensemble, il me semble que nous devrions adopter le plan, quel qu'il soit, qui causera le moins de dommage aux droits et à la propriété dont jouit le Pacifique à Toronto-nord depuis bien des années, et qui permettra en même temps au Canadian-Northern de donner au public un service satisfaisant.

Au lieu d'accorder au Canadian-Northern le droit de prendre une lisière de terrain à travers l'immeuble de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'est de la rue Yonge pour qu'il puisse y poser ses rails, je crois qu'un meilleur plan serait d'ordonner à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de donner à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern des droits de passage sur une longueur suffisante de la voie du Pacifique à l'est de la rue Yonge jusqu'à l'avenue Summerville, pour qu'il soit permis au Canadian-Northern d'avoir l'accès voulu à ses installations de tête de ligne à l'ouest.

J'ai suggéré cette idée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Toronto, et elle vient de produire un plan, en date du 18 octobre, qui indique deux voies ferrées sur lesquelles le Canadian-Northern pourrait avoir des droits de passage du point de raccordement avec la voie du Canadian-Northern justement à l'ouest de l'avenue Summerville jusqu'à un point de raccordement du côté ouest de la rue Yonge avec la voie de la Compagnie du Canadian-Northern pour aller jusqu'à ses propres installations de tête de ligne. Ce plan permettrait à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de continuer à jouir de l'usage de sa cour à marchandises à l'est de la rue Yonge, et n'exigerait qu'un passage souterrain à la rue Yonge. Le plan de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien indique cinq voies traversant la rue Yonge pour s'occuper du trafic des deux chemins de fer. Notre ingénieur en chef, M. Mountain, pense qu'il devrait y avoir une sixième voie traversant le passage souterrain pour assurer à chaque compagnie à cet endroit l'usage de trois voies. La troisième voie, sur laquelle la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern devrait avoir des droits de passage, rejoint l'une des deux voies indiquées sur le plan à une petite distance à l'est de la rue Yonge. M. Mountain a indiqué cette voie ainsi qu'un petit changement au passage souterrain sur le plan.

Je crois que la Commission devrait maintenant adopter le projet indiqué sur le plan tel que modifié. Qu'un chemin de fer se serve de la voie d'un autre chemin de fer, cela se voie dans nombre de cas au Canada, et je ne vois rien qui empêche la chose dans ce cas-ci. Si, cependant, nous trouvons après un essai raisonnable que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern est indûment entravée ou d'une façon quelconque gênée dans la circulation de ses trains sur ces voies, nous lui accorderons alors la permission de prendre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien suffisamment de terrain pour sa propre voie à travers l'immeuble de la Compagnie du Pacifique.

Il doit être bien compris et prévu dans l'ordonnance que tous les trains et locomotives de la Compagnie du Canadian-Northern doivent avoir la préséance sur les trains et locomotives de la Compagnie du Pacifique, de n'importe quelle classe, sur les voies en question.

Si les compagnies ne s'entendent pas sur l'indemnité qui doit être versée à la Compagnie du Pacifique pour le privilège dont doit jouir la Compagnie du Canadian-Northern, ou s'il se présente relativement à la mise à exécution de cette décision des questions sur lesquelles les parties sont incapables de s'entendre, la Commission les décidera.

Je crois que la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de prendre des terrains de la Compagnie du Pacifique, et d'autres terrains entre la rue Yonge et le chemin de l'Avenue, devrait être accordée, subordonnément aux dispositions que nous pourrons insérer dans l'ordonnance exigeant compensation pour les parties lésées.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique devrait produire de nouveaux plans pour un passage souterrain à la rue Yonge, et la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern devrait modifier sa localisation pour qu'elle soit en harmonie avec la décision de la Commission sur la question.

Les chef de la Commission, Mabee, a abondé dans le même sens.

Demande, ville de Toronto, pour une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer Pacifique et Grand-Tronc de faire passer la rue York et certaines autres rues de la ville de Toronto en dessous des voies ferrées des dits chemins de fer; aussi pour l'approbation des plans relatifs au projet général du viaduc de Toronto.

Jugement de la Commission rendu par le chef de la Commission, Mabee, à l'audition, le 10 février 1912.

Quand cette question est venue devant la Commission au début, nous étions unanimes à dire que la rue York devrait être ouverte. Nous avons examiné la chose à fond dans le temps, et je ne sais pas qu'il y ait eu de nouvelle lumière de jetée sur le sujet depuis, et je n'ai pas non plus entendu citer des faits qui ne nous avaient pas été soumis au sujet de la lutte principale contre la construction de ce viaduc. La Commission en est arrivée à la conclusion unanime que la rue York devrait être ouverte. Nous avons été pleinement saisis de la situation. Nous avons eu les contrats devant nous, les arrangements conclus entre la ville et les compagnies de chemin de fer, le résultat de ces arrangements étant que la ville a cédé son titre à la chaussée de la rue York pour le transporter à la compagnie de chemin de fer, et qu'elle a pris le pont de la rue York pour remplacer ce moyen de se rendre au bord de l'eau.

Le résultat nécessaire de notre ordonnance pour le viaduc a été que le pont de la rue York devrait être déplacé. Il est vrai que dans l'ordonnance il n'est pas dit en termes exprès que la rue York devrait être ouverte et qu'il devrait y avoir à cet endroit un passage souterrain; mais les raisons données pour le jugement, sur lesquelles l'ordonnance a émané, ont prévu qu'il devrait y avoir un passge souterrain,

et que la rue York devrait être rouverte. Or, ainsi que je l'ai dit, la chose a été examinée à fond, et a été traitée de cette façon.

A une période ultérieure, quand cela s'est-il produit, je ne me le rappelle pas, un arrangement a été conclu du consentement du bureau de contrôle et des messieurs intéressés dans le *Board of Trade* qui s'occupaient de cette affaire; M. Mountain, notre ingénieur, étant présent à l'entrevue quand l'arrangement a été conclu. Les représentants de la ville et du *Board of Trade* ont convenu de la fermeture de la rue York.

Les habitants et les gens intéressés à l'ouverture de la rue York reviennent devant nous et nous demandent de mettre à effet notre premier jugement, et de les débarrasser de la position gênante dans laquelle les ont mis leurs représentants au conseil de ville et au bureau de contrôle.

Ma manière de voir quant à la rue York n'a jamais changé. Je ne savais pas, et j'ai été surpris d'apprendre, quand l'affaire est venue à la dernière séance, qu'il avait été arrangé que la rue York serait fermée. Je n'y ai jamais consenti, ou, du moins, si j'y ai consenti, je n'ai pas compris qu'un consentement de ce genre avait été donné ou qu'un tel arrangement était à se conclure de notre part. Je n'y aurais pas consenti dans le temps, pour ce qui me concerne, en dépit de l'arrangment qui avait été fait par le bureau de contrôle et par le *Board of Trade*. Il est, à mon avis, parfaitement absurde d'encourir cette énorme dépense pour la construction de ce viaduc et pour l'exhaussement de la voie ferrée, si vous aller fermer les rues et si vous empêchez les gens de se rendre au bord de l'eau. L'objet de l'exhaussement de la voie ferrée est de permettre au public d'atteindre le bord de l'eau avec expédition et avec sûreté, et il n'y a pas besoin d'exhausser les voies ferrées si l'on ferme les rues qui donnent à la population l'accès au port.

Eh, bien, de la rue Bay à la rue John, il y a 2,600 pieds. C'est un fait bien connu que le pont qui sera construit après que ce viaduc aura été mis en place, pour relier la rue John avec le pont, sera presque aussi interdit, quant aux pentes du trajet et quant à la question d'y faire passer le trafic, que l'est actuellement le rue York. Ensuite, de la rue John à la rue Spadina, où il doit y avoir un autre pont, il y a 1,400 pieds. De la rue Spadina à la rue Bathurst il y a 2,100 pieds. De sorte que vous avez, de le rue Bay à la rue Bathurst, 6,100 pieds, ou beaucoup plus qu'un mille, sans moyens d'obtenir le trafic pour aller au port et en revenir, si ce n'est au moyen de ces ponts à la rue John et à la rue Spadina. Il me paraît absurde que cet espace de plus d'un mille dans le cœur de la ville soit fermé au public, et que soit imposé au trafic le fardeau de remonter les pentes de ces deux ponts dont j'ai parlé.

Ces requêtes, qui nous ont été présentées, n'ont pas le moindre effet sur mon esprit relativement à cette affaire. Ce n'est pas autant dans le but de protéger les conditions qui existent actuellement. Les conditions vont s'améliorer par l'ouverture et l'élargissement de la rue Yonge et de la rue Bay. L'impôt sur le trafic pour ces messieurs qui habitent dans ce voisinage, et qui ont des entrepôts de gros sur la rue Front, ou dans le voisinage de la rue York, sera moindre s'ils le font contourner et remonter la rue Bay, sera moindre que n'ont été par le passé les inconvénients qui leur ont été imposés de remonter le pont de la rue York.

Il me semble que ce ne sont pas les conditions actuelles dont nous devrions nous efforcer de nous occuper. Ce sont les conditions futures qui doivent nécessairement se développer—quand je considérais cette question pour la première fois—je crois qu'il doit y avoir deux ans ou plus de deux ans—et que je pensais à la nécessité d'avoir la rue York ouverte (je puis être trop optimiste), mais il m'a semblé que, dans deux ou trois générations au moins, il y aurait ici nécessairement une ville d'un million ou un million et demi de population. Avec l'agrandissement du canal Welland, et un pont ici à l'eau profonde, le trafic dans 25 ou 50 ans, à mon sens, va être une chose qui dépassera entièrement les rêves des plus enthousiastes d'entre nous. En pré-

voyant la commodité des citoyens qui pourront habiter ici dans le temps, il m'a semblé que ce serait leur imposer un fardeau intolérable que de fermer cet espace d'un mille et quart presque en droite ligne dans le cœur de la partie la plus affairée de la ville. Eh bien, voici quelques-unes des raisons qui ont influé sur mon esprit pour lui faire requérir l'ouverture de la rue York. Ces raisons subsistent encore, et j'ai dit que je n'aurais jamais consenti à une ordonnance qui en enjoindrait la fermeture si j'en avais eu connaissance.

Tous les membres de la Commission sont de cette opinion (ceux d'entre nous qui sont ici), et je suis autorisé par le docteur Mills à dire qu'il admet aussi que ce travail serait incomplet et insuffisant si ce passage souterrain n'était pas construit à la rue York. De sorte que pour ce qui nous concerne, pour la décision de la balance de cette question troublante, il faut que la décision soit basée sur un passage souterrain à la rue York.

Eh bien, procédons et considérons ce plan à la lumière de cette nécessité.

Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern. Demande pour l'ouverture de sa ligne au trafic de Hatvoro à Beulah, Man.

Après avoir examiné cette demande, l'ingénieur en chef de la Commission a fait rapport que certains croisements de grande route sur cette ligne n'avaient pas été approuvés, ainsi que l'exige la loi, de fait aucune demande d'approbation n'avait été produite, et la compagnie de chemin de fer a été invitée à montrer pourquoi des procédures ne seraient pas instituées contre elle pour le recouvrement des amendes imposées par la loi des chemins de fr pour l'exploitation de son chemin de fer entre ces endroits, et de l'embranchement de Vègreville et pour les croisements de grandes routes contrairement à la loi.

Une audition a été lieu, à laquelle la compagnie de chemin de fer était représentée par procureur.

Jugement, le chef de la Commission Mabee, 4 avril 1911, rendu à l'audition.

En nous occupant de cette affaire de Lindsay, qui paraît être une assez bonne cause modèle d'un bon nombre de plaintes similaires que nous avons eues relativement aux opérations dans l'ouest du chemin de fer Canadian-Northern, nous en sommes venus à cette conclusion.

L'article 384 de la loi stipule que " chaque fois qu'un chemin de fer ou quelque partie de chemin de fer s'ouvre à la circulation pour autres motifs que ceux de construction par la compagnie, jusqu'à ce que l'autorisation ci-dessus ait été obtenue de la Commission, la compagnie ou la personne à laquelle appartient ce chemin de fer est passible, au profit de Sa Majesté, d'une amende de la somme de deux cents dollars pour chaque jour que le chemin de fer est ou reste ouvert sans cette autorisation."

Il est évident que cet embranchement au sujet duquel Lindsay se plaint a été ouvert par cette compagnie de chemin de fer pour le transport du trafic et pour des motifs autres que ceux de construction du chemin de fer. Le chemin de fer était prêt à être ouvert à la circulation; une demande a été produite pour ouverture du chemin à la circulation, et je présume que la déposition usuelle sous serment a été donnée que le chemin était dans l'état voulu pour être ouvert à la circulation. Il a été fait rapport à la Commission par l'un de ses ingénieurs qu'il n'y avait pas eu de conformation aux exigences du statut, et qu'il n'était pas en état d'être ouvert à la circulation; et ainsi la Commission n'a pas accordé d'autorisation, mais nonobstant cela, apparemment la compagnie elle-même a ouvert le chemin à la circulation, si les assertions contenues dans les lettres adressées à la Commission par la Compagnie Lindsay doivent être reçues comme exactes, et ne s'est pas contentée de transporter une somme très considérable de trafic, mais elle a perçu pour cela des sommes bien au delà de

celles auxquelles le chemin aurait eu droit s'il avait été ouvert à la circulation conformément à la demande.

Ce n'est pas la première fois que cette question se soulève. Nous avons eu beaucoup de demandes de ce genre l'année dernière et l'année qui a précédé. Jusqu'à ce moment-là apparemment la pratique avait été pour les compagnies de chemin de fer de produire ce qu'elles appellent des " tarifs de construction ", c'est-à-dire les chemins sont mis en opération au nom de certains des entrepreneurs. Nous avons en liasse un certain nombre de tarifs qui démontrent que les lignes du *Canadian Northern* sont mises en opération sous l'autorité de tarifs produits par Mackenzie, Mann et Compagnie, entrepreneurs pour la construction, ou quelque chose de ce genre.

Il y a environ un an, cet état de choses a été porté à l'attention de la Commission, et un mémoire a été adressé aux compagnies de chemin de fer pour leur faire savoir que de l'avis de la Commission cette pratique est tout à fait illégale, et qu'il n'y a pas de dispositions de la loi qui la justifie. Depuis ce temps, apparemment, une autre ligne de conduite a été suivie, et au lieu de produire des tarifs au nom de leur compagnie de construction ou de leurs entrepreneurs, les compagnies ouvrent les chemins à la circulation sans autorité, et des taux sont perçus et la circulation se fait. Des taux excessifs (si encore Lindsay est exact dans son assertion) sont perçus, et il n'est pas produit de tarif du tout.

Eh bien, il ne semble pas possible que l'on puisse permettre à cet état de choses de se continuer. Il jette du discrédit sur tous ceux qui sont rattachés à l'exploitation des chemins de fer, et sur tous ceux qui sont rattachés à la Commission. Des demandes viennent à la Commission pour porter plainte, comme dans la cause Lindsay, de taux excessifs. Elles sont adressées à la compagnie, et la Commission est poliment informée par l'un des avocats de la compagnie de chemin de fer que le chemin n'est pas ouvert à la circulation. Qu'est-ce que la Commission peut faire dans un cas pareil? Elle ne peut permettre que cette chose se continue, et que toute la loi soit ainsi travestie.

Personnellement, j'ai perdu toute espérance que rien puisse se faire si quelqu'un n'est pas poursuivi. Il a été écrit aux compagnies de chemins de fer et à leurs représentants, à diverses et diverses reprises. Ces choses sont faites avec la connaissance des fonctionnaires du chemin de fer qu'elles sont illégales. Je n'ai de doute que les départements des aviseurs des chemins de fer ont avisé les compagnies que toute la chose est illégale, et que les compagnies sont exposées à des amendes et à des peines si elles continuent, mais elles persistent à continuer. Cela va très bien que quelqu'un dise qu'il est difficile de refuser de transporter des effets de colons, qu'il est difficile de refuser de transporter du combustible quand le combustible est rare. Ce n'est pas le cas qui se présente. Je crois que la Commission a intimé à plusieurs reprises que dans les cas où ceci se fait par charité, personne ne songerait à appliquer rigoureusement les dispositions de la loi. Mais ce n'est pas cela qui se présente. C'est le cas de l'ouverture du chemin à la circulation, de propos délibéré, après que demande en a été faite et refusée, et la persistance de la mise en service de ce chemin non seulement au mépris des dispositions de la loi, demandant qu'il ne soit pas mis en circulation sans un ordre, mais aussi l'imposition de taux excessifs et illégaux.

Eh bien, ce que nous avons résolu de faire est de tenter de faire de cette cause un précédent et de faire savoir à ceux qui sont chargés de la mise en service des chemins de fer qu'ils sont assujettis aux dispositions de la loi et qu'ils sont tenus d'obéir à cette loi. Nous nous proposons, sous l'autorité du paragraphe 3 de l'article 431 de la loi, de prier le procureur général du Canada d'instituer des procédures au nom de Sa Majesté contre le *Canadian Northern* pour le recouvrement des amendes prévues par l'article 384 pour la mise en opération illégale de ce chemin de fer, et, pour ce qui intéresse la Commission, elle va faire tout ce qu'elle pourra pour appuyer la main du procureur général dans sa poursuite de ce chemin de fer pour contravention

à cet article, et pour le recouvrement de toutes les amendes auxquelles la compagnie de chemin de fer s'est exposée à raison de sa contravention à la loi.

Demande du chemin de fer urbain de Montréal, pour l'approbation d'un traité de fusion avec le chemin de fer Terminal de Montréal et le chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal.

Audition à Ottawa, le 3 octobre 1911.

Jugement oral rendu par le chef de la Commission, Mabee, à l'audition.

Ceci est une demande sous l'autorité de l'article 361, pour qu'une recommandation soit faite par la Commission au Gouverneur en conseil, pour la sanction de deux traités de fusion conclus entre la Compagnie du chemin de fer Urbain de Montréal, la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, et la Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal.

Le chemin de fer du Parc et de l'Ile, et le Terminal de Montréal sont des compagnies constituées par l'autorité fédérale, et il est dit que dans les lois spéciales qui constituent chacune de ces compagnies, autorité est donnée par le Parlement pour le louage ou la vente du chemin de fer et des installations de chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Urbain de Montréal. Le chemin de fer Urbain de Montréal est constitué en vertu d'un statut provincial de la province de Québec, et est une compagnie provinciale.

Le 22 septembre, des traités ont été conclus entre ces trois compagnies, apparemment en exécution de l'autorité donnée dans les deux lois fédérales qui ont constitué les chemins de fer fédéraux, pour la vente de ces chemins de fer et de leurs installations, et de leur actif et autres effets de ce genre, au chemin de fer Urbain de Montréal. Or, l'article 361 de la loi des chemins de fer prévoit la fusion des deux compagnies de chemin de fer en ce que l'une de ces compagnies soit vendue à l'autre et absorbée par l'autre, quand la compagnie est autorisée à cet effet par une loi spéciale. Nous lisons l'article 361 comme ne s'appliquant qu'aux compagnies fédérales. Nous ne croyons pas que l'article 361 s'applique à la vente d'un chemin de fer fédéral et de son actif et de son installation à une compagnie constituée provincialement. Voici les raisons spéciales que nous avons pour en arriver à cette décision:—

Les articles 361 et 362 doivent être lus ensemble. L'article 362 réfère à l'article 361 et dit: "Quand un traité de fusion devient exécutoire, ainsi que le prévoit l'article qui précède"—c'est-à-dire, l'article 361—"les compagnies, parties à cetraité sont, sauf les dispositions de la présente loi et de la loi spéciale qui autorisent ce traité, censées être fusionnées".

Une compagnie provinciale n'est pas "censée fusionnée" sauf les dispositions de la présente loi, parce que les dispositions ne s'appliquent pas à une compagnie constituée provincialement.

L'article continue: "et ne forme plus qu'une seule compagnie sous le nom et aux termes et conditions fixés dans le traité, et à la compagnie née de la fusion sont attribués la propriété de toues les voies ferrées et entreprises, et tous les autres pouvoirs, droits et privilèges, concessions, biens actifs, effets et biens de nature mobilière, immobilière et mixte appartenant aux compagnies parties au traité ou en leur possession ou domaine, etc.".

Or, si les articles 361 et 362 se lisaient comme s'appliquant à une compagnie provinciale, on pourrait en arriver à cette situation absurde. Les parties s'adresseraient à la législature de la province d'Ontario et en obtiendraient une charte permettant de construire un chemin de fer, disons, de Toronto à Ottawa. Les mêmes personnes pourraient demander et obtenir une charte du Parlement d'ici, pour permission de construire un chemin de fer de la ville d'Ottawa à la ville de Winnipeg. Ils pourraient alors avoir fait insérer dans la charte une stipulation semblable à celle que l'on dit exister

dans les chartes de ces deux compagnies, les lois spéciales de la *Montreal Terminal* et de la *Montreal Park and Island,* savoir qu'elles pourraient vendre leurs intérêts et en disposer, ou se fusionner avec le chemin constitué provincialement pour la construction entre Toronto et Ottawa. Le traité étant conclu, elles viendraient devant nous sous l'autorité de l'article 361. Nous leur donnons notre approbation. Elles iraient au Gouverneur général et il donnerait sa sanction. Alors, sous l'article 362, nous serions dans la position qu'une compagnie constituée par la législature provinciale de l'Ontario aurait l'autorité de construire un chemin de fer de la ville de Toronto à la ville d'Ottawa, et de la ville d'Ottawa à la ville de Winnipeg, en dehors de la province, et jusque dans une autre province.

L'absurdité pourrait être rendue plus apparente si nous prolongions le trajet jusque dans le territoire du Yukon et partout le Canada. Le résultat serait que l'on pourrait avoir une compagnie de chemin de fer transcontinental constituée par la province d'Ontario pour la construction d'un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique. La proposition est absurde.

Cette catégorie de chemins, les chemins qui vont d'une provoince à l'autre, doivent être constitués par le gouvernement fédéral. Ceci ne tend qu'à démontrer combien il est clair que l'article 362 ne doit se lire que comme s'appliquant aux compagnies fédérales, et non pas aux compagnies provinciales.

Cela étant, et l'article 361 étant le seul article en vertu duquel nous ayons juridiction de donner un certificat au gouverneur général, et il est bien évident que cette situation est une situation qui s'écarte de la loi des chemins de fer pour ce qui du reste touche à nos pouvoirs.

La loi spéciale pourvoit à la fusion. Je m'imagine que le mode convenable serait de s'adresser, ainsi que la loi spéciale y pourvoit, au Gouverneur en conseil, sous le régime de ces stipulations, sans nous faire de demande.

Nous n'avons pas de juridiction pour nous en occuper.

M. Lowett.—Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je suis porté à dire que pour ce qui est du *Park and Island,* le pouvoir n'est pas dans la charte, mais il est dans la loi spéciale de 1911.

L'hon. M. Mabee.—Cela ne change pas la situation.

Demande du Board of Trade, de Vancouver, C.-B., pour ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir certains renseignements statistiques. (Dossier 1922, Pl. 2.)

Jugement, M. le commissaire McLean, 23 juin 1911.

A cette demande, qui a été entendue à Ottawa, le 22 juin, les procureurs représentant le *Board of Trade* de Vancouver ont demandé une ordonnance enjoignant au chemin de fer de fournir les renseignements qui suivent pour le rapport annuel de répartition couvrant les divisions orientale, du lac Supérieur, centrale, occidentale et de la Colombie-Britannique, pour l'exercice clos le 30 juin 1910, savoir:—

1. Parcours des wagons.—

(*a*) Parcours des wagons à voyageurs.
(*b*) Parcours des wagons à marchandises.
(*c*) Parcours des wagons à marchandises vides.
(*d*) Parcours des fourgons de trains à marchandises vides.

2. Les recettes indiquées séparément.

(*a*) Les voyageurs.
(*b*) Les marchandises.
(*c*) Les voies d'évitement, etc.
(*d*) L'emmagasinage, le service des wagons, etc.
(*e*) Les loyers de télégraphe.
(*f*) La poste.
(*g*) Les messageries.
(*h*) L'excédent de bagage, etc.

3. Le nombre des voyageurs transportés un mille.

Il a été allégué que ces renseignements étaient essentiels pour la vérification de l'exactitude des calculs donnés en preuve par le chemin de fer à une séance à Montréal concernant la division des dépenses entre les affaires de marchandises et de voyageurs.

Après examen, il semble qu'il est justifiable que ces renseignements soient fournis au requérant, et ce dans 30 jours. En même temps, il y a de la valeur dans la prétention de l'intimée qu'elle ne devrait pas être forcée de transporter ses fonctionnaires de statistique et autres à Vancouver pour les faire examiner relativement aux chiffres contenus dans les renseignements à être ainsi fournis.

En conséquence, ce devrait être une condition de l'ordonnance que les explications dont le requérant peut avoir besoin sur les renseignements demandés par l'ordonnance qui rend ce jugement obligatoire ou que l'intimée peut juger qu'il est nécessaire de fournir, autres que les explications qui peuvent être données par les fonctionnaires du trafic et autres de la compagnie intimée qui seront présents à l'audition à Vancouver, soient données subséquemment à une séance à Montréal.

Purcell vs *la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.*

Les faits sont relatés dans le jugement.

Jugement, le chef de la Commission, Mabee, 6 novembre 1911.

Le réquérant est un " cocher d'omnibus et de voiture de louage " qui exerce son état à Saskatoon, et, le 21 juillet 1911, il s'est plaint à la Commission ainsi qu'il suit:—

" Depuis quelques mois, l'agent du Grand-Tronc-Pacifique, à Saskatoon-Sud, " a refusé de me laisser arriver au quai de la gare pour rencontrer les voyageurs, " et, vu que j'ai un négoce considérable, a forcé les voyageurs qui désirent faire le " trajet avec moi, à marcher environ cent piéds pour se rendre à mon omnibus. " Ceci est bien incommode pour les voyageurs quand il pleut; l'endroit est très " boueux."

" L'agent de la gare de Saskatoon-Sud a maintenant complètement obstrué " le passage en mettant des omnibus et des brouettes de chemin de fer en " travers, et les voyageurs sont obligés de marcher 22 pieds pour traverser le quai " et ensuite de marcher 100 pieds pour atteindre mon omnibus. Le sept courant " je suis allé trouver l'agent et je lui ai dit que j'étais là pour rencontrer six " dames qui devaient descendre du train, et je lui ai demandé comment elles " allaient passer. Il m'a répondu qu'il ne s'en occupait pas; qu'il leur fallait se " tirer d'affaires du mieux qu'elles le pourraient. Les voyageurs se plaignent à " lui tous les jours, mais il n'agit pas."

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a produit sa réponse à la Commission, en date du 16 août, laquelle est ainsi qu'il suit:—

" Le requérant est un cocher d'omnibus qui mème un omnibus entre Saska- " toon et notre gare de Saskatoon-Sud, soit une distance de plus de trois milles.

" Il s'est rendu très incommide à solliciter les voyageurs à notre gare et sur notre " quai, et à causer du bruit et de la perturbation pour avoir les voyageurs à l'arrivée " des trains, et à désobéir aux ordres de notre agent de gare. Le résultat de tout " ceci a été une cause en cour de police, où le magistrat l'a trouvé cou- " pable, et dont l'ordonnance de bien-fondé a été maintenue par un juge de la " cour Suprême de la Saskatchewan sur un appel. Le prévenu a été trouvé cou- "pable sous l'empire de l'article 61 du code criminel pour empiètement. Nous " n'avons jamais soulevé d'objection à ce que les cochers d'omnibus amènent leurs " voyageurs au quai de notre gare, mais nous avons insisté pour que, après avoir " livré leurs voyageurs, ils stationnent leurs omnibus à l'endroit indiqué par notre " agent de gare.

" Pour la commodité, le confort et la sûreté des voyageurs de Saskatoon et de " leurs bagages, nous avons pris des dispositions pour l'établissement d'un service " stable et régulier d'omnibus qui rencontre tous nos trains, l'hiver comme l'été, " qu'ils soient en retard ou à temps, et nous donnons des privilèges spéciaux sur " le quai pour inciter à l'excellence du service et pour le garantir. L'hiver le " service est très pénible. La compagnie du chemin de fer ne retire rien du prix " de transport en omnibus. Si ce service était discontinué, nous serions forcé- " ment obligés d'avoir nos propres omnibus, chevaux et cochers, pour qu'ils s'occu- " pent de nos voyageurs.

" L'arrangement qui existe est celui qui est le plus de nature à assurer les " intérêts et la commodité du public."

La cause est venue pour audition à Régina, le 14 septembre, personne ne comparaissant pour la compagnie du chemin de fer, bien qu'elle ait été régulièrement notifiée; et bien que nous n'ayons pas eu l'aide de la discussion, la question a été examinée avec beaucoup de soin, la Commission se rendant bien compte que les principes soutenus en cette circonstance seraient applicables à toutes les villes et à tous les bourgs du Canada. Le requérant a rendu témoignage pour son propre compte et, entre autres choses, il a dit qu'il avait reçu de l'agent du Grand-Tronc-Pacifique des ordres d'enlever son omnibus à un certain moment de juillet, l'agent alléguant qu'un contrat avait été passé avec la *Saskatoon Forwarding Company*. Le plaignant dit que cette compagnie n'a pas exécuté son contrat, mais l'a cédé à un nommé Dunning, lequel Dunning " a soulevé une tempête parce qu'on avait permis à un omnibus indépendant de venir à la gare "; que dans plusieurs occasions sont descendus des trains des voyageurs auxquels Dunning n'a pas donné de facilités de transport du tout; que dans une circonstance, le plaignant a été obligé de prendre environ soixante-quinze voyageurs; ceci se produisit vers le milieu d'aoûtè qu'il reçt un message téléphonique de l'agent de la compagnie du chemin de fer à Saskatoon-Sud, déclarant qu'il y avait un train spécial qui arriverait le matin; que parmi les voyaguers se trouvaient vingt dames et enfants; qu'il avait demandé à Dunning de les amener en ville, mais qu'il avait refusé; sur quoi lui (le plaignant) attela ses chevaux et amena les voyageurs dont Dunning avait positivement refusé de s'occuper. Il déclara aussi qu'il s'était présenté des occasions diverses où Dunning était incapable de transporter des voyageurs, et que depuis que Dunning était tombé en faillite là, le plaignant avait transporté des voyageurs plusieurs fois et que Dunning l'avait rétribué pour ce service en " coupons ". Il a dit de plus qu'en juillet, l'agent a saisi ses chevaux à la bride, et l'a fait quitter le quai; qu'il avait divers contrats pour le transport des gens, et qu'au moment où il rendait son témoignage il avait en mains un contrat pour le transport d'environ douze personnes une fois par semaine, et qu'il y avait beaucoup de voyageurs de commerce qui s'attendaient toujours à le trouver là en descendant des trains; qu'il n'était pas traité comme la *Transfer Company*, voulant dire, je présume, la *Saskatoon Forwarding Company*, en ce qu'il était placé à 100 pieds en arrière de l'endroit où les autres omnibus étaient stationnés.

Dans une lettre en date du 19 septembre, du sous-procureur de la compagnie de chemin de fer, il dit que " la compagnie tout simplement insiste pour que ce nommé Purcell s'abstienne de se tenir sur l'immeuble du chemin de fer aussitôt qu'il a livré ses voyageurs pour les trains qui partent'".

Il ne paraît pas d'après la preuve, non plus que d'après rien de ce qui a été produit, à quelle époque a été intentée la poursuite dont il est question dans la réponse de la compagnie; mais le sous-procureur de la compagnie nous a fait parvenir une copie du jugement rendu par le savant juge qui a siégé en appel de la condamnation du magistrat, lequel jugement est en date du 2 octobre. Les procédures en cour de police ont eu lieu longtemps avant cela, et il semble que le savant juge qui a entendu l'appel de la condamnation prononcée par le magistrat de police a rendu un jugement oral au moment où il a renvoyé l'appel, et le 2 octobre, à la demande de la compagnie de chemin de fer, il a consigné ses raisons par écrit, pour, je présume l'information de la Commission.

Il semblerait, d'après une assertion qui paraît dans le jugement, que Purcell avait amené un voyageur à la gare et qu'il attendait l'arrivée d'un train rentrant. Il n'y a pas eu de preuve qu'il attendait pour solliciter des voyageurs. Apparemment, il se tenait tout simplement sur le quai. Il semble avoir été pris pour admis par le représentant de la compagnie de chemin de fer qu'il était là dans l'intention de solliciter des voyageurs lors de leur arrivée, et ainsi l'agent de la compagnie lui a ordonné de quitter la place. Il a refusé de s'en aller, et l'agent ou quelqu'un représentant la compagnie a tenté de l'expulser de force; et il a résisté à cette tentative. Il n'y a rien qui démontre en quoi cette résistance a consisté; mais l'individu a été amené devant le magistrat et condamné à l'amende, et son appel de cette condamnation a été renvoyé avec dépens.

La preuve faite devant le magistrat de police n'est pas devant nous, et il serait bien hors de place de faire des commentaires sur la procédure faite soit devant le magistrat de police, soit devant le savant juge qui a siégé en appel. Je ne parle de ces procédures que parce qu'elles ont été mises au dossier par la compagnie.

La question que la Commission a à déterminer est celle de savoir quels droits, s'il en est, le plaignant possède, sous le régime des dispositions de la loi des chemins de fer, dans ses opérations pour amener des voyageurs aux gares et terrains de la compagnie ou pour les y recevoir. La position prise par la compagnie apparemment est que tout en admettant le droit du plaignant d'amener des voyageurs à la gare et de les livrer à un endroit convenable à la gare, elle a cependant le droit de l'empêcher de recevoir des voyageurs des trains qui rentrent. Naturellement l'arrangement conclu avec la *Saskatoon Forwarding Company* a eu en vue l'intérêt du public. Il est dit que la compagnie n'a pas d'intérêt dans le prix du transport en omnibus, et ce caractère de la question peut être entièrement éliminé. La position est alors que la compagnie de chemin de fer, pour la commodité des voyageurs qui arrivent à Saskatoon-sud, a fait avec cette compagnie de transport un contrat exclusif pour le transport des voyageurs de Saskatoon-sud à leur destination, et la compagnie soutient qu'elle a le droit d'empêcher un autre cocher de voiture de place ou d'omnibus d'obtenir à la gare de Saskatoon-sud pour l'obtention de voyageurs des trains qui rentrent, les mêmes facilités que celles qu'elle accorde à la *Saskatoon Forwarding Company*. Je ne crois pas que cela soit. L'article 317 de la loi des chemins de fer requiert que toutes les compagnies accordent à tout le monde des facilités raisonnables et convenables pour la réception du trafic de leurs chemins de fer. Le mot " trafic " comprend les voyageurs, et je pense que le sens clair de cet article est que les compagnies de chemin de fer sont tenues de traiter tous les cochers de voitures de place, compagnies de transfert ou cochers d'omnibus de la même façon, lesquels peuvent attendre sur le quai pour recevoir des voyageurs des trains qui rentrent.

Il n'y a rien que je sache qui puisse empêcher une compagnie de chemin de fer de conclure un contrat avec une compagnie ou avec une personne pour le transport des voyageurs de ses gares. Je ne crois cependant plus qu'elle a la faculté de conclure en contrat exclusif avec une compagnie ou un individu qui stipule que toutes les autres compagnies ou personnes doivent être exclues du terrain de la gare. Si cela était, un voyageur rentrant, après avoir téléphoné ou télégraphié à son cocher de le rencontrer à la gare pourrait être bien incommodé en y arrivant de découvrir que la voiture ou le cocher auquel il avait donné instruction de le rencontrer avait été empêché par l'agent local ou par les personnes chargées de la gare de stationner ses voitures à un endroit convenable. Voilà le cas. Le sept août ce plaignant était à la gare de Saskatoon-sud pour attendre six dames qui arrivaient par un train rentrant. Dans cette circonstance il a été forcé de stationner son omnibus à un endroit très incommode à attendre pour ces dames. Le passage à l'endroit où il avait été forcé de stationner avait été obstrué. L'agent, quand plainte lui a été faite, a dit au plaignant que les dames pouvaient se rendre à l'omnibus du mieux qu'elles le pouvaient. Ceci, assurément, doit être tout irrégulier et illégal. Je n'insinue pas que les compagnies de chemin de fer n'ont pas le contrôle entier de leurs installations de tête de ligne et sur leurs terrains et leurs quais de gares. Je n'insinue pas que ceci échappe à leur contrôle. Je crois de fait, que c'est une partie de leur devoir de faire tous les règlements raisonnables concernant le transport des voyageurs à leurs quais et trains et de leurs trains et quais, mais quand elles font ces règlements elles sont tenues, je crois, de traiter tou le monde sur un pied d'égalité. Elles ont la faculté d'accorder des faveurs, et de chercher à diriger le trafic des voyageurs à une compagnie d'omnibus ou de transfert en particulier. Naturellement, les cochers et les solliciteurs n'ont pas le droit d'être ennuyeux ou turbulents ou de solliciter les voyageurs de façon à les incommoder ou à les ennuyer, et des règlements sévères devraient être faits pour couvrir ces questions; mais je crois que de dire qu'une compagnie de chemin de fer a la faculté de faire le choix d'un cocher, ou d'une ligne d'omnibus, et de les placer dans une situation de faveur ou de commodité, tandis que d'autres cochers ou lignes d'omnibus ou compagnies de transfert sont forcés de stationner dans des positions défavorables ou inaccessibles, de façon à incommoder les voyageurs qui arrivent, est évidemment une préférence sous le régime de la loi des chemins de fer qui l'interdit.

Je ne mets pas de côté la cause des Distributeurs de produits du sud-ouest *vs* la Compagnie Wabash, rapportée le 11 mars 1911 dans les rapports du commerce entre Etats. Les faits y sont entièrement différents. La Commission a jugé d'une façon définitive qu'il n'avait pas été exercé de préférence ou de différence.

J'ai soigneusement relu la cause de Donovan *vs The Pennsylvania Railway Company,* décidée par la cour Suprême des Etats-Unis en novembre 1905. Les faits qui y sont établis prêtent à la distinction.

Si la prétention de la compagnie en cette affaire était maintenue, cela signifierait qu'un voyageur qui télégraphie pour avoir sa voiture ou son automobile pour le rencontrer au train pourrait découvrir, en arrivant à la gare, que l'agent de la gare a commandé au cocher de quitter le terrain de la compagnie de chemin de fer, et l'agent pourrait dire au voyageur de se faire transporter dans une des voitures fournies par la compagnie de chemin de fer ou de s'en aller à pied. Aussi, si les compagnies de chemin de fer avaient le pouvoir de traiter ainsi leur trafic de voyageurs, la même ligne de conduite pourrait être rendue applicable au trafic des marchandises, avec le résultat que la personne qui désire prendre lui-même ses marchandises des hangars de marchandises pourrait être refusée de pénétrer dans l'établissement de la compagnie et être forcée de se faire délivrer ses marchandises par des chevaux auxquels il a des objections. Toute la genèse de notre législation des chemins de fer est absolument opposée à cet état de choses. Dans la cause Donovan, ainsi que dans les raisons du pugement rendu en appel sur la condamnation de ce plaignant, le point est établi que le

plaignant n'a pas d'état; que les plaintes doivent venir des voyageurs du chemin de fer qui ont eu le désir d'engager le plaignant et qui avaient été privés de ce privilège par l'action de la compagnie. Ce point était important dans la cause Donovan, et peut-être aussi dans l'affaire de la condamnation. Là les procédures se faisaient dans une cour de justice. Nous ne nous occupons pas de cette affaire au point de vue d'une cour de justice. Nous ne décrétons pas de débouté ni de rejet, si le requérant ou le plaignant a fait une entreprise à laquelle il ne pourrait pas réussir s'il était demandeur dans une action en justice. A mon avis ce plaignant aurait pu invoquer ses droits dans une cour de justice. Il n'est cependant pas nécessaire de décider ce point-là sur cette question. La Commission est tenue de voir à ce que les dispositions de la loi des chemins de fer soient observées. Elle n'a pas besoin d'attendre une plainte, s'il est porté à son attention qu'il y a contravention à la loi, ou ignorance préméditée de ses dispositions. Je conçois qu'il est du devoir de la Commission d'agir de son propre mouvement, et de ne pas attendre qu'une personne dont les droits sont atteints et qui a les droits et l'état d'un demandeur dans une cour de justice de s'adresser à elle. La loi prévoit que la Commission peut " de son propre chef " examiner, entendre et déterminer toute question ou chose qu'elle pourrait examiner, entendre et déterminer par demande ou plainte, et la loi, à aucun égard, n'exige qu'il y ait devant la Commission un plaignant ayant les droits d'un demandeur avant qu'elle puisse agir.

Je n'ai pas omis de m'occuper du fait que la compagnie, dans sa réponse, allègue que le plaignant était turbulent et que sa conduite sur le quai prêtait à des objections. Aucune preuve de cette conduite n'a été faite à l'audition. Rien n'est dit au sujet de cette conduite dans le jugement rendu en appel sur la condamnation. La poursuite contre le plaignant était basée sur le droit qu'a la compagnie de l'empêcher de rencontrer des voyageurs sur le quai, et non pas sur le fait qu'il y a eu du langage ou une conduite de violence. La compagnie a le contrôle entier sur cette dernière physionomie de la cause, et la Commission ne désire pas lui lier les mains, mais elle désire lui laisser le contrôle absolu de la conduite des gens sur ses quais et sur son terrain; et il ne faut que comprendre que nous décidons que la compagnie n'a pas le droit de conclure un contrat exclusif. Et nous ne décidons pas qu'une compagnie ne peut pas ordonner à quel endroit les cochers d'omnibus et de voitures de louage doivent stationner pour attendre les voyageurs. Nous disons, toutefois, qu'une compagnie ne peut pas stationner un cocher ou quelques favorisés dans une position confortable ou commode, et forcer les autres d'attendre dans des positions qui ne conviennent pas ou qui sont incommodes, mais que tous doivent être traités avec une égalité raisonnable.

Je crois que le plaignant a droit à une déclaration que la compagnie de chemin de fer intimée doit lui accorder en substance des privilèges égaux à ceux de tout autre cocher de voiture de louage, ou agence de transport, à la gare de Saskatoon, pour la livraison du trafic au quai de la compagnie à cet endroit, et pour la réception du trafic de trains rentrant, et des quais de la compagnie, et que la compagnie devrait être restreinte de l'exercice des préférences en faveur de la *Saskatoon Forwarding Company* ou de tout autre cocher de voiture de louage ou agence de transport qui font concurrence au plaignant.

M. le commissaire McLean abonde dans le même sens.

Demande de la " J. H. Ashdown Co., Ltd.," pour la revision des règles canadiennes de service des wagonsafin de donner plus de temps libre pour le déchargement du fer en barre, de l'acier et des longs tuyaux. (Liasse 1700-8.)

Jugement de M. le commissaire McLean, le 12 octobre 1911.

Demande est faite pour un temps libre additionnel de 24 heures, ce qui porte le temps libre à soixante-douze heures en tout. Au soutien de cette prétention, il est allégué que l'exception A, sous le régime de la règle 2 des règlements du service des wagons, qui accorde vingt-quatre heures de temps libre, entre autres choses, pour le

déchargement des planches, des madriers et des colombages, s'occupe à un cas analogue, et qu'un traitement analogue devrait être donné au fer en barre, à l'acier et au tuyau long.

La plainte telle que présentée traite de ces articles quand ils sont expédiés par les lacs et par chemin de fer. La situation a été exposée par M. Denison, de la Compagnie Ashdown, comme étant ainsi qu'il suit:—

"Nous adressons une commande, par exemple, au point de l'expédition, à l'un "des laminoirs, pour cent tonnes de fer et d'acier. Cette matière est de grosseurs "mêlées, de 20 à 50 grosseurs et espèces, et est toute expédiée en une seule fois "en vertu d'une seule lettre de voiture d'entier parcours de l'endroit de l'expé-"dition à Winnipeg; elle est sur un bateau jusqu'à Fort-William ou Port-Arthur, "suivant le cas, avec probablement d'autre fer ou d'autre acier pour d'autres éta-"blissements de Winnipeg ou d'autres endroits à l'ouest. Après que le bateau est "arrivé à la tête des lacs, le transfert se fait aux wagons, et lorsque ceci se fait, "la position de la matière est changée dans le wagon de telle façon qu'il est bien "difficile, quand s'opère le déchargement à la destination, de trier les grosseurs "dont nous avons besoin. Il faut que chaque morceau soit mesuré, à moins que "le préposé ne soit suffisamment entraîné pour porter un jugement à vue. De "cette façon, il faut plus de temps pour décharger cette matière. Le fer et l'acier "sont de prix différents, et il nous incombe d'en faire l'assortiment de façon à "mettre chaque grosseur à l'endroit qui lui convient dans l'entrepôt, et en remon-"tant les lacs nous éprouvons beaucoup de difficulté à faire ces assortiments, et "l'opération entraîne des frais additionnels.

"Nous trouvons aussi que c'est avec la plus grande difficulté que nous pou-"vons arriver à décharger un wagon dans le temps libre."

Bien qu'il ait été déclaré que le bris du déchargement dû aux transbordements qui se rattachent à la route des lacs et du chemin de fer, a l'effet parfois de mêler les expéditions destinées à des maisons différentes, la preuve subséquente a démontré qu'on n'a pas attaché beaucoup d'importance à ce fait.

Bien qu'il soit déclaré par la requérante que l'assortiment dans ses entrepôts du fer en barre, de l'acier et du tuyau long expédiés par la voie des lacs et du chemin de fer nécessite du temps additionnel et de la dépense additionnelle, la question que la Commission a à examiner est de savoir si les règles telles qu'elles sont actuellement sont raisonnablement suffisantes au point de vue du temps libre qu'elles accordent.

Un certain nombre de pièces ont été produites par le bureau du service des wagons relativement au temps réellement pris pour le déchargement des wagons. De la pièce 5 sont pris les exemples qui suivent:—

"Wagon 44832, contenant du fer en barre et de l'acier, etc., venant de Fort-"William, consigné à la *J. H. Ashdown Co.*, poids 63,830 livres, déchargé par 4 "hommes en 16½ heures."

"Wagon 14108, contenant du tuyau et des accessoires, venant de Guelph, con-"signé à la *J. H. Ashdown Hardware Co.*, poids 42,350 livres, déchargé par 4 "hommes en 9½ heures."

La pièce en question couvre dix-sept wagons, pour consignataires divers, qui ont été déchargés dans un temps variant de 5½ à 19 heures, tous ont été déchargés dans la limite du temps libre.

La pièce 3 donne un état du nombre de wagons de fer en barre, d'acier et de tuyau long reçus par la Compagnie Ashdown, dans la période du 1er juin 1910 au 31 mai 1911. Ceci couvre en tout 85 wagons sur lesquels il y a eu une surestarie totale de $5. Du nombre total des wagons peuvent être déduits les wagons qui ont été reçus dans la période qui s'écoula du 1er décembre au 1er mai, ce qui représente en gros la

période où la voie par les lacs et le chemin de fer ne fonctionne pas, ce qui laisse un total net de 58 wagons qui ont versé un total net de $2 de surestarie.

On a fait observer à l'audition que la demande était soutenue par d'autres consignataires de Winnipeg aussi bien que par le *Steel Company of Canada* et la *Page Hersey Company of Canada*. Des lettres des deux dernières maisons sont produites. La Compagnie Page Hersey parle de la mise en paquets du trafic. Il n'est pas clair d'après sa lettre si ceci est considéré comme étant dû à l'action des chemins de fer ou non. Si la mise en paquets provient de la compagnie de chemin de fer ou des compagnies de chemin de fer qui font le raccordement, cette situation est déjà prévue sous l'autorité de la règle 7. La lettre de la compagnie d'acier attribue la mise en paquets à des conditions qui se rattachent au trafic par bateau, que les compagnies de bateaux sont commandées, et que leurs dates de départ sont désorganisées à raison des exigences du temps et l'inhabileté dont elles souffrent à Montréal de ne pouvoir obtenir le déchargement prompt de leurs cargaisons, à raison de l'absence de facilités d'élévateurs de tête de ligne à cet endroit et de se procurer des cargaisons à la tête des lacs durant la partie active de la saison des grains. Si c'est cette condition que la compagnie Page Hersey a également en vue, c'est une condition qui clairement échappe aux règles du service des wagons.

Quant aux autres consignations de Winnipeg dont il est parlé comme supportant la demande, la pièce 4, qui couvre les expéditions par chargements de wagon de fer en barres, d'acier et de tuyau long reçus par les principaux consignataires de Winnipeg du 1er juin 1910 au 31 mai 1911, indique un nombre total de 342 wagons qui ont payé de la surestarie s'élevant à $16. En en retranchant, comme dans le cas de la pièce 3, les chargements de wagons qui ont voyagé par la voie des lacs et des chemins de fer, on trouve qu'ils se sont élevés aux deux tiers du chiffre toal et qu'ils ont versé $8 de surestarie.

L'objet des règles du service des wagons est non seulement d'assurer aux chemins de fer une utilisation raisonnable de leur équipement et un retour fructueux de l'argent consacré à leur équipement, le fait étant reconnu que les pénalités imposées ne représentant pas le gain moyen d'un wagon quand il est occupé, mais aussi et c'est l'objet le plus important à mon avis, de faciliter l'utilisation efficace des wagons dans l'intérêt des expéditeurs en général. Des changements aux règles telles qu'elles sont adoptées ne devraient être faits que lorsqu'il est démontré d'une façon concluante que le temps libre accordé est insuffisant. Il appert dans la plainte actuelle que le temps libre n'est dépassé que dans un nombre de cas virtuellement négligeable, et en conséquence il s'en suit qu'une cause pour l'extension demandée n'a pas été établie.

Le chef de la Commission Mabee abonde dans le même sens.

Limitation de la hauteur des wagons.

Les faits sont relatés dans le jugement du chef adjoint de la Commission.

Jugement, le chef adjoint de la Commission Scott, 3 janvier 1912.

A la suggestion de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Commission, à sa séance d'avril dernier, s'est occupée avec les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction de la question de l'à-propos de la limitation de la hauteur des wagons sur les chemins de fer du Canada.

A l'heure qu'il est, il n'y a pas de wagons canadiens qui aient une hauteur plus grande que treize pieds six pouces du sommet du rail à la planche du sommet du wagon, mais d'après les renseignements fournis par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, il y a aux Etats-Unis vingt-huit mille neuf cent soixante-trois (28,963) wagons à marchandises dont la hauteur excède treize pieds six pouces. Quelques-uns de ces wagons vont à plus de quinze pieds de hauteur.

Il n'y a pas de limitation générale de la hauteur des wagons à marchandises aux Etats-Unis.

En vertu de l'article 256, paragraphe 3, de la loi des chemins de fer, sauf par permission de la Commission, l'espace entre le niveau du rail et la partie la plus basse de toute structure élevée au-dessus de la voie ferrée, doit être de 22 pieds six pouces pour toutes les structures élevées après le premier février 1904.

Si les wagons à marchandises des chemins de fer canadiens étaient limités à la hauteur de treize pieds six pouces, les dispositions de l'article de la loi que je viens de mentionner pourraient être modifiées de façon à ce que la hauteur des structures au-dessus de la voie ferrée pût être réduite d'au moins deux pieds. Cela signifierait une épargne énorme dans le coût des ponts qui transportent les grandes routes au-dessus des chemins de fer, et aiderait la ligne de conduite de la Commission pour l'abolition des croisements à niveau partout où elle peut se faire.

Un autre grand avantage qu'assurerait la réglementation de la hauteur des wagons à marchandises serait l'établissement d'un niveau virtuellement uniforme du sommet des trains sur lequel les employés pourraient marcher pour la direction des manœuvres des trains de marchandises. Aussi, au point de vue du trafic, si la hauteur des wagons était réglementée le minimum du chargement sur la base de la capacité cubique, au lieu de la longueur du wagon, ainsi qu'on l'établit maintenant, pourrait être plus facilement déterminée. Ceci, je crois, serait une base plus équitable et serait à l'avantage au moins pour les expéditeurs d'effets volumineux.

Considérant ces avantages, j'aimerais à voir la hauteur des wagons à marchandises limitée de la façon qu'il est proposé de le faire; mais elle peut le mieux s'accomplir en vertu d'un arrangement conclu entre les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, et, avant que cet arrangement soit conclu, je ne crois pas que la Commission puisse agir.

Il y a un grand nombre de wagons des Etats-Unis qui servent au Canada. Des vingt-huit mille neuf cent soixante-trois wagons qui ont plus de treize pieds six pouces de hauteur, six mille huit cent vingt-deux ont voyagé sur la voie du Grand-Tronc en 1910. Le Michigan-Central et d'autres chemins font circuler un grand nombre de wagons des Etats-Unis par le Canada.

Bien qu'il n'y ait pas de limitation générale de la hauteur des wagons aux Etats-Unis, il serait très préjudiciable aux intérêts de nos chemins de fer canadiens de limiter la hauteur des wagons au Canada. Le trafic des Etats-Unis qui actuellement circule par le Canada des endroits de l'est, à ceux de l'ouest, et *vice versa,* pourrait être détourné à des chemins de fer au sud de la ligne frontière, ce qui entraînerait une perte de recette pour les chemins canadiens.

Je crois en conséquence que les compagnies de chemin de fer intéressées devraient être informées que la Commisison n'a pas l'intention de rendre une ordonnance à ce sujet.

Le chef de la Commission Mabee, et messieurs les commissaires Mills et McLean abondent dans le même sens.

Considération de la question de la protection des voies d'évitement de la ligne mère, et de l'adoption d'un système de sûreté suffisant.

Audition à Ottawa, le 2 mai 1911.

Jugement, le chef de la Commission Mabee.

Voici ce que nous avons résolu de faire au sujet de cette affaire:—

Nous nous rendons absolument compte de l'importance qu'elle a non seulement au point de vue de la protection du public et des employés des compagnies de chemin de fer, mais aussi au point de vue de la dépense des installations et de l'entretien. La

question n'est en aucune façon mûre pour être traitée. C'est une affaire qu'il va falloir étudier et examiner soigneusement sur toutes ses faces, avant que la Commission puisse demander aux compagnies de chemins de fer de commencer à s'en occuper aux endroits où l'on a pensé que ces opérations devraient se faire.

Il est satisfaisant de noter que les compagnies elles-mêmes ont déjà commencé à s'en occuper. Il fallait naturellement s'attendre à ce qu'elles s'en occupassent. Si elles continuent à s'en occuper au fur et à mesure que les circonstances l'exigent, il peut n'être pas nécessaire que la Commission s'en mêle du tout.

Cependant, afin que la questin avance d'un pas, nous avons résolu de référer toute la question à M. Mountain, notre ingénieur en chef, à M. Nixon, notre fonctionnaire chef de l'exploitation, et à M. Murphy, notre ingénieur électricien, dans le but qu'ils s'enquièrent des conditions locales de tous les divers chemins, qu'ils s'occupent des conditions locales dans toutes les sections ou divisions qu'ils jugeront à propos, et qu'ils réunissent pour l'usage de la Commission et des compagnies de chemin de fer tous les renseignements qui ont trait à la question, et qu'ils fassent rapport généralement sur toute la situation à la Commission.

Nous suggérerions aussi que les compagnies de chemins de fer intéressées devraient nommer un comité pour la discussion de la question de temps en temps, et pour aider à fournir les renseignements et suggestions qui pourront paraître à propos à nos fonctionnaires dans le but d'avancer l'ouvrage se rattachant à leur rapport et à leur examen. Nous croyons qu'il est de l'intérêt des compagnies de chemin de fer elles-mêmes d'adopter cette suggestion. Cela aidera à l'examen.

Après que les fonctionnaires de la Commission auront réuni les renseignements nécessaires, et qu'ils auront fait leurs recommandations à la Commission, une copie de leur rapport sera expédiée aux compagnies de chemin de fer, et il leur sera donné l'occasion d'en discuter les détails et de faire les suggestions s'y rapportant qu'elles pourront juger à propos de faire, avant que la Commission s'occupe d'avantage de ce qui fait le sujet du rapport.

Examen de la question de la longueur des cantons à être opérés par les équipes de cantonniers sur les chemins de fer, et du nombre d'hommes qui doivent composer ces équipes.

Audition à Ottawa, le 7 juin 1911.

Jugement oral rendu par le chef de la Commission Mabee.

La circulaire qui a été expédiée dans cette affaire a donné avis aux compagnies de chemin de fer que la Commission s'occuperait aujourd'hui de la question de fixer la longueur des cantons à être opérés par des équipes de cantonniers sur les chemins de fer, et le nombre minimum des hommes qui doivent composer ces équipes.

Le 15 octobre 1909, sur plainte faite, une ordonnance a été rendue enjoignant la Compagnie du chemin de fer Brandon, Saskatchewan et Hudson-Bay d'employer sans délai deux hommes et un contremaître sur chacun des cantons connus sous le nom de cantons Boissevain et Minto de sa ligne de chemin de fer, et que, au cas où elle trouverait que ce nombre n'est pas suffisant pour tenir le chemin dans un état de sûreté et dans un bon état de réparation, d'employer les hommes additionnels qu'il faudra pour cette fin.

La question de juridiction au sujet de cette affaire n'a pas été soulevée au moment où cette ordonnance a été rendue, et cette circulaire a été expédiée dans le but d'obtenir une audition plus générale de la question.

Au début la question de juridiction a été soulevée par M. Beatty, et il vaut mieux, peut-être, disposer de cette question avant d'entrer dans une longue discussion quant au mérite.

La loi des chemins de fer donne à la Commission juridiction sur une grande variété de sujets, mais il nous semble que relativement à la question particulière qui se soulève ici, c'est-à-dire sur la question de savoir si la Commission a l'autorité, en vertu de la loi, de fixer, par exemple, la longueur des cantons, et de donner des instructions sur le nombre d'hommes qui doivent être employés, juridiction n'a pas été donnée à la Commission.

La loi, à l'article 269, donne des pouvoirs très étendus pour s'occuper du service des trains. Le sous-titre qu'il y a là est " service des trains ". La Commission peut faire des règlements, c'est-à-dire des règlements généraux, pour déterminer le nombre des employés sur les trains, il y a une délégation formelle par le Parlement à la Commission de l'autorité de dire combien d'hommes doivent être employés sur les trains de chemin de fer. En vertu de l'alinéa (*b*) la Commission peut faire des règlements pourvoyant à ce que dans tout district quelconque on se serve de houille au lieu de bois pour les locomotives; et elle peut faire des règlements concernant généralement la protection et la sûreté du public, de la propriété et des employés de la compagnie dans le service et l'exploitation des trains par la compagnie.

Et puis, au premier coup d'œil, on pourrait penser que des règlements concernant l'exploitation des trains par la compagnie pourraient couvrir l'entretien de la voie, afin que ces trains puissent passer en sûreté sur la voie de la compagnie. Mais il nous semble que ceci se limite plutôt plus à l'exploitation réelle des trains; en d'autres termes, que la Commission peut exiger que les trains soient limités dans leur vitesse dans certaines sections, et que ceci ne se rapporte pas à l'entretien de la voie sur laquelle le train circule. Et ceci acquiert encore de la force quand on considère les articles 262 et 263, par lesquels l'autorité spécifique est déléguée à la Commission de s'occuper des conditions qui intéressent les rails, le lit du chemin, les ponts et autre matériel de la compagnie. Alors " chaque fois que l'on se plaint à la Commission ou que celle-ci est informée qu'un chemin de fer offre des dangers au public qui s'en sert, faute de réfection ou de réparation, ou pour cause de construction insuffisante ou factice, ou pour toute autre cause, ou lorsqu'il survient quelque circonstance qui à son avis rend la chose à propos, la Commission peut charger un ingénieur inspecteur d'examiner la voie ou toute parte de la voie ferrée ". Et autorité est donnée d'ordonner les réparations que l'ingénieur inspecteur considère nécessaires, et en attendant, pendant ces réparations, interdire l'exploitation du chemin. Et ensuite, en vertu de l'article 263, des pouvoirs étendus sont donnés à l'ingénieur s'il découvre que le chemin de fer offre des dangers, d'interdire la circulation des trains, et ainsi de suite, pendant un certain temps .

Or, il n'y a rien dans ces articles, et à la manière dont nous interprétons l'article 269 il n'y a rien qui donne à la Commission le pouvoir de dire: " Nous craignons que votre chemin de fer ne devienne dangereux, nous admettons qu'actuellement il n'est pas dangereux; nous admettons qu'il est sûr d'y laisser passer les trains; mais parce que vous ne tenez pas trois ou quatre hommes à l'œuvre pour réparer la voie ferrée et le lit de la voie sur une distance de six ou sept milles, et que vous n'y tenz que deux ou trois hommes, pour cette raison votre chemin peut tomber en mauvais état de réparation ". Nous croyons que la Commission n'a pas de juridiction pour s'immiscer d'avance et pour insister pour que la compagnie de chemin de fer, par règlement, emploie un nombre d'hommes déterminé ou que le travail de ce nombre déterminé soit restreint à un certain nombre de milles. Il nous semble que l'entretien de la ligne de la compagnie est laissé à la compagnie. La loi exige que la compagnie l'entretienne et la maintienne en bon état de réparation. Si elle omet de le faire, alors en vertu des articles 262 et 263, l'activité de la Commission peut être mise à réquisition; mais il n'y a pas d'article, soit implicite ou par implication légitime, qui puisse être interprété de manière à donner à la Commission la juridiction de faire les choses qui sont couvertes par cette circulaire, savoir, fixer la longueur des sections et le nombre des hommes qui doivent y travailler.

Si le Parlement juge qu'il est sage de le faire, il peut s'en occuper, mais, en attendant nous ne le pouvons pas.

Protection de croisement de grande route.

Au sujet de la demande de la municipalité du township du Front d'Escott, comté de Leeds, Ont., pour la construction d'un pont de grande route au-dessus de la ligne mère du chemin de fer Grand-Tronc, immédiatement à l'est de Brooker's-Crossing au-dessus du dit chemin de fer, à deux milles et demi à l'ouest de la gare de Mallorytown sur la dite ligne.

Jugement rendu par M. le commissaire Mills, le 8 juin 1911.

Les trois principaux facteurs qu'il faut considérer comme créant la nécessité de protection à un croisement de grande route sont: le nombre des trains, et surtout le degré de vitesse auquel les trains traversent le croisement; la quantité de trafic en voiture et à pied qui traverse le croisement; et la vue qu'ont des trains qui approchent dans les deux directions les personnes qui se servent de la grande route.

1. Indubitablement il faut donner la considération voulue au nombre de trains qui circulent sur la ligne du chemin de fer; mais la vitesse à laquelle les trains passent est une question de beaucoup plus d'importance, surtout quand il y a des trains de marchandises d'entier parcours qui passent à toute vitesse à des heures irrégulières.

2. A mon avis il ne faut accorder qu'un poids limité aux arguments basés sur la quantité de trafic en voiture et à pied qu'il y a sur une grande route. Le trafic sur un grand nombre de croisements dans cette province ou dans d'autres a été considérable depuis des années, et il ne s'est pas produit d'accidents, parce que la vue dans tous les sens est claire et sans obstruction; et à bien des croisements, pour la traverse desquels le trafic est bien léger, des accidents se sont produits, parce que la vue dans un sens ou dans l'autre est obstruée. Le croisement en question donne un exemple de ce cas. De plus, je n'ai jamais pu voir le bien fondé de la conclusion à laquelle on en arrive que des gens qui ont à se servir d'un croisement donné n'ont pas droit à une protection raisonnablement bonne de leur vie et de leurs biens, simplement parce qu'il n'y a pas beaucoup ou un grand nombre d'autres qui ont à se servir de ce croisement.

Le gouvernement, en établissant les chemins dans un township, dans un comté donné, disons, dans cette province, n'a pas fait la concession de 66 pieds de large où il a cru que le trafic serait important, et de la moitié de cette largeur ou de moins quand le trafic devait possiblement être léger; les municipalités de township n'ont pas construit la surface du chemin de 25 pieds de largeur sur certaines concessions de chemin où le trafic devait apparemment être considérable, et de 15 ou 16 pieds de largeur où apparemment ou sûrement le trafic devait être léger; le Parlement, en décidant de la largeur d'un passage souterrain pour transporter une grande route en dessous d'un chemin de fer, n'a pas dit qu'il devait avoir au moins 20 pieds de largeur quand le trafic est considérable, et 16 ou 17 pieds de largeur quand le trafic est connu comme léger ou quand il peut l'être, et la Commission, quand elle s'est occupée de la hauteur du passage requise quand un chemin de fer passe sous un pont, n'a pas encore assumé la position qu'il faut qu'il y ait 22 pieds 6 pouces de passage libre quand le trafic sur le chemin de fer est considérable et si beaucoup d'employés sont exposés au danger, et que, dans le but de réduire la dépense la hauteur du passage peut à bon droit être réduite à 17 ou 18 pieds quand le trafic du chemin de fer est léger et quand le nombre des employés exposés au danger est petit. Ainsi je ne vois pas pourquoi la Commission, en s'occupant de la question de la protection requise aux croisements de grande route, devrait procéder sur le principe que, afin d'épargner de la dépense, la vie et la propriété des gens peuvent à bon droit être mises en danger, au cas où le nombre de ceux qui sont exposés dans une circonstance quelconque donnée est relativement petit.

En conséquence, je crois que le point principal à déterminer, relativement à chaque croisement au niveau de la voie, est le caractère et l'étendue du danger; et une fois ce point déterminé, la tendance devrait être d'établir une somme minimum raisonnable de protection contre le danger, quel que puisse être le danger.

De là il suit que les croisements qui ont le premier droit à la protection sont ceux qui sont le plus dangereux, que le trafic qui les traverse se trouve considérable ou léger.

3. Ainsi qu'il a déjà été dit, le degré de la rapidité avec laquelle les trains traversent la grande route à un croisement à niveau est un facteur très important; et il est à peine nécessaire d'ajouter que le caractère et l'étendue de la vue est une question de la plus grande conséquence. Si le croisement se trouve sur un terrain comparativement de niveau, et si les personnes qui s'en approchent des deux côtés de la voie ont à certains endroits, disons de 100 pieds de distance du croisement, la vue claire et non obstruée le long du chemin de fer ou une distance d'environ un demi-mille dans chaque sens, elles ne peuvent, je crois, raisonnablement soutenir que le croisement offre un danger spécial, quel que puisse être le trafic qui y passe. Si, cependant, le croisement se trouve sur un plan élevé, on dans une coupe profonde, ou s'il y a quelque chose qui obstrue la vue dans un sens ou dans un autre, le croisement est dangereux, et, peut-être, très dangereux, que le trafic y soit léger ou considérable.

Ce croisement-ci est un croisement sur lequel de nombreux trains rapides passent sur une voie double, à une grande vitesse et sans arrêt; le chemin de fer est dans une coupe de dix pieds ou plus de profondeur pour une certaine distance de chaque côté du croisement; l'ingénieur en chef adjoint et le fonctionnaire de l'exploitation, après des inspections distinctes et indépendantes (faites avec soin), font rapport que, vu la quantité et le caractère du trafic du chemin de fer, et vu que la vue des trains qui approchent est supprimée par des terrassements de chaque côté de la grande route, ce croisement est dangereux; et chacun de ces fonctionnaires recommande qu'on en sépare les niveaux par la conctruction d'un pont à haut niveau.

Par conséquent, nonobstant le fait que le trafic de la grande route à l'endroit en question est comparativement léger, je crois que le besoin de protection au croisement est plus grand qu'à beaucoup de croisements par lesquels le trafic de la grande route est deux ou trois fois plus considérable, et pour cette raison j'abonde dans le même sens du jugement du chef adjoint de la Commission, qu'il devrait y avoir séparation des niveaux par la construction d'un pont à haut niveau à ou près le dit croisement.

Le chef adjoint de la Commission abonde dans le même sens.

Dans l'affaire de la protection du croisement du chemin de fer de Lachine par le chemin de fer Grand-Tronc à Rockfield, Province de Québec.

Jugement, le chef de la Commission Mabee, le 13 juillet 1911.

Cette affaire a été entendue à Montréal le 11 courant, et après beaucoup de discussion il a été demandé à l'ingénieur en chef de la Commission de faire l'inspection des différents plans soumis et d'en faire rapport.

Demande a été faite par le chemin de fer Grand-Tronc d'exproprier certains terrains mentionnés dans son mémoire annexé au dossier. L'ingénieur en chef fait rapport que le plan qui a été produit à l'audition à Montréal le 11 courant, est à son avis le meilleur, avec certains changements ainsi qu'il suit:—

" Que, au tournant à l'extrémité du pont à haut niveau, la largeur du lit du chemin devrait être augmentée de 30 à 40 pieds, de façon à donner un espace plus large pour faire le tour ".

Le plan devrait être remis à la compagnie de chemin de fer, afin qu'il puisse être modifié, et des impressions de ce plan devraient être fournis aux parties intéressées, afin qu'elles puissent connaître exactement les changements qui sont faits.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc doit avoir la permission d'exproprier les terrains qui sont nécessaires à l'exécution de l'ouvrage tel qu'il est recommandé par l'ingénieur. Ces descriptions devraient être fournies par la compagnie, si elles varient de celles qui sont maintenant au dossier, et sur ces descriptions une fois produites par tenants et aboutissants, une ordonnance peut être rendue pour approuver que le plan modifié soit produit, et permission peut être donnée à la compagnie d'exproprier les terrains nécessaires pour compléter le travail.

Le sous-chef de la Commission Bernier, et M. le commissaire McLean, abondent dans le même sens.

Au sujet de la question de protection qui doit être formée au croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, justement à l'est de la plage de Grimsby, dans la province de l'Ontario.

Dossier 9537.709).

Les faits sont relatés dans le jugement du chef adjoint de la Commission.

Jugement, le chef adjoint de la Commission Scott, le 21 décembre 1911.

Le chemin de fer Grand-Tronc traverse une grande route qui conduit à un parc d'amusements connu sous le nom de "Grimsby Beach" avec une voie double. Le chemin de fer électrique, connu sous le nom de *Hamilton, Grimsby & Electric Railway Company,* a une ligne qui se termine à une certaine distance au sud du chemin de fer Grand-Tronc, et du côté est du chemin public en question.

Deux questions sont réservées pour la considération de la Commission. L'une est le caractère de la protection qui doit être installée au croisement, et l'eautre est de savoir quelles parties devraient contribuer au coût de cette protection. D'abord, au sujet du caractère de la protection. J'ai été, au début, porté à juger que des barrières seraient nécessaires à un endroit où un si grand nombre de personnes sont exposées à traverser le chemin de fer à un moment donné, ou, sinon des barrières que deux gardiens devraient être placés au croisement, un du côté nord et l'autre du côté sud des voies du Grand-Tronc. Cependant, quelques-uns de mes collègues sont d'avis qu'un seul gardien suffirait. J'admets qu'un seul gardien pourrait être nommé pour la première année pour voir si cela assurerait une protection suffisante. Le gardien n'aurait besoin d'être employé que du premier mai au premier octobre de chaque année, parce qu'en dehors de cette période, quand le parc d'amusement n'est pas en opération, le croisement est peu utilisé.

Relativement à la question de savoir qui devrait contribuer à la dépense encourue pour cette protection, savoir, aux appointements du gardien, la Commission a spécialement relié la compagnie du chemin de fer électrique à cette procédure, afin que cette compagnie puisse avoir l'occasion d'être entendue sur ce point. Ma manière de voir est que la *Hamilton, Grimsby & Beamsville Electric Railway Company* livre ses voyageurs à une certaine distance au sud du croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et quand un voyageur quitte le wagon de la compagnie du chemin de fer électrique cette compagnie n'a plus d'obligation envers lui. Il n'a pas besoin du tout de traverser les voies, mais s'il les traverse et s'il est blessé, il n'y a pas pour la compagnie du chemin de fer électrique aucune obligation légale du tout. Par conséquent, aucune mesure qui exempte les gens d'être blessés au croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ne peut avoir de bénéfice financier quelconque pour la *Hamilton, Grimsby & Beamsville Electric Railway Company.*

Dans ces circonstances, je ne crois pas que la *Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Railway Company* puisse être appelée à verser une partie quelconque du coût. Je suis disposé à mettre 15 pour 100 du coût à la charge du township, et la balance à la charge de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Jugement, M. le commissaire Mills.

J'abonde dans le jugement, mais je ne suis pas tout à fait convaincu au sujet de la responsabilité de la compagnie du chemin de fer électrique.

Jugement, M. le commissaire McLean, 3 janvier 1912.

J'abonde dans le même sens du jugement quant à la protection. Le chemin de fer électrique, il est vrai, livre ses voyageurs au sud des voies du Grand-Tronc, mais ces voyageurs y sont amenés par le chemin de fer électrique, avec le parc comme objectif, et ce sont les gens pour lesquels cette protection est spécialement imaginée. Le chemin de fer électrique contribue au danger; je suis en conséquence obligé de différer quant à la répartition projetée du coût. Les 85 pour 100 du coût que le chef adjoint de la Commission est disposé à attribuer au Grand-Tronc, devraient, je crois, être également divisés entre le Grand-Tronc et le chemin de fer électrique.

Plainte, municipalité de Tavistock contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, concernant l'imputation qu'elle excède la limite de la vitesse pour traverser les croisements de grande route à l'est de Tavistock.

La plainte a été entendue à Stratford, le 29 janvier 1912, et, à la fin de l'audition, le chef de la Commission a rendu le jugement de la Commission.

Jugement, le chef de la Commission, M. Mabee.

Une ordonnance peut être rendue enjoignant à la compagnie de produire des plans indiquant la localisation d'une barrière à chacun de ces croisements, à la rue Woodstock et à la rue Hope, à être soumis à la municipalité de Tavistock, et aussi à être produits entre les mains de la Commission, pour l'approbation des fonctionnaires de la Commission; et une fois que les plans auront été approuvés, la compagnie du chemin de fer électrique entreprendra et opérera ces barrières. La question de savoir si ces barrières doivent être opérées jour et nuit peut, en attendant, être retardée, afin que ces messieurs puissent la discuter avec le conseil ou les autres intéressés, et s'ils veulent bien indiquer à la Commission ce qu'est la manière de voir définitive quant à l'opération, alors une ordonnance sera rendue pour exiger l'opération le jour et la nuit, ou le jour seulement, ainsi qu'il en sera définitivement décidé. Dans tous les cas la corporation municipale de Tavistock doit contribuer pour trente pour cent de la dépense de l'opération. En règle générale, nous demandons à une muincipalité rurale, dans les petits endroits où la population n'est pas forte, de contribuer à la dépense sur une base d'environ 15 pour 100. La raison pour laquelle le village va être tenu de contribuer pour 30 pour 100 de ce cas-ci, c'est qu'il y a deux paires de barrières à moins de 150 pieds de distance l'une de l'autre.

Je ne sais pas que je puisse, personnellement, trouver que les représentants du village sont en faute, parce qu'ils refusent de fermer l'une ou l'autre des rues, cela signifie des dommages considérables aux terrains, et peut-être beaucoup d'incommodité, et ils peuvent préférer solder la dépense de l'entretien de cette protection à ces deux croisements, à 150 pieds l'un de l'autre, plutôt que de détourner ou de fermer l'une ou l'autre des rues. Dans tous les cas la disposition va rester dans l'état où elle est. Si l'on veut avoir l'opération le jour et la nuit, il va falloir payer deux fois autant d'argent que si l'on ne décide que pour l'opération du jour.

M. Field.—Au cas où l'on fermerait ce chemin, qui est censé payer pour le terrain?

L'hon. M. Mabee.—Quel terrain?

M. Field.—Si l'on ouvre une autre rue par-là.

M. Foster.—Si l'on ferme une rue, il faut détourner l'autre.

L'hon. M. Mabee.—Si vous ne pouviez pas vous entendre ensemble, je suppose que nous serions obligés de dire ce que nous pensons qui serait la justice à cet égard.

M. Field.—Le coût ne serait pas divisé?

L'hon. M. Mabee.—Pas nécessairement divisé, mais réparti.

M. GILLEN.—Cela ne signifierait que des dommages aux terrains d'un côté, et cela donnerait une protection plus sûre.

L'hon. M. MABEE.—Il n'y a pas de doute à cet égarl.

M. GILLEN.—Si vous ne voulez pas de passage souterrain, l'autre plan le plus sûr devrait être adopté.

L'hon. M. MABEE.—Ceci va rester à décider, et l'on peut y penser.

M. GILLEN.—Quarante pour cent à même le fonds des croisements à niveau.

L'hon. M. MABEE.—J'ai dit vingt pour cent pour chacun. C'est la manière dont la loi établit la chose. Il y aura deux ordonnances.

Considération de la question de protection au croisement à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Prud'homme, Notre-Dame de Grâce, P.Q.

Au moment où la question de la considération de la protection à être fournie à ce croisement a été portée pour la première fois à la connaissance de la Commission, le croisement était protégé par des barrières et par un gardien; et, sous l'autorité des ordres de la Commission, le croisement a été inspecté par l'ingénieur. Plus tard, et après diverses auditions, le chef de la Commission a rendu le jugement de la Commission.

Jugement, le chef de la Commission, M. Mabee, 22 février 1912.

Une ordonnance peut être rendue en cette affaire, donnant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien la permission de construire un passage souterrain sur l'avenue Décarie, sur des plans à être approuvés par l'ingénieur de la Commission. Il peut y avoir des changements, et il va nécessairement y avoir des changements des plans qui sont maintenant produits. Le projet va aussi comprendre le détournement de l'avenue Prud'homme du nord dans l'avenue Décarie au moyen de l'avenue Western. Les pentes voulues, et tout cela, doivent être prévues dans le plan.

Après que l'avenue Prud'homme aura été détournée dans l'avenue Décarie, le croisement à niveau à l'avenue Prud'homme sera aboli.

Le coût de cet ouvrage doit être divisé ainsi qu'il suit:—

Dix mille dollars peuvent être versés à même le fonds des croisements à niveau des chemins de fer, et la balance sera répartie dans la proportion d'un cinquième à être versé par la ville, et quatre cinquièmes à être versés par la compagnie du chemin de fer. Tous les terrains qui souffriront des dommages par suite de la dépression de l'avenue Décarie pour la construction du passage souterrain, ou les terrains qui souffriront des dommages par suite de la fermeture (si tels dommages il y a) de l'avenue Prud'homme et son détournement, font partie du coût de l'ouvrage. Indemnité doit être payée à tous les propriétaires qui souffriront des dommages, et cette indemnité devra être ajoutée au total.

Service des trains entre Prescott et Ottawa.

Plainte a été faite que le service des trains entre Prescott et Ottawa ne donne pas satisfaction, et la demande est pour une ordonnance enjoignant à la compagnie de donner un service additionnel de trains de voyageurs.

Jugement, le chef de la Commission, M. Mabee, 9 janvier 1912.

Il est rapporté à la Commission qu'avec de l'aide pour sortir de Prescott et d'Ottawa, le transport intermédiaire et d'entiers parcours peut être accompli avec l'équipage actuel des trains. Si cela est, il ne semble pas y avoir de bonne raison pourquoi le service des voyageurs ne serait pas amélioré, de fait, je crois que ce dernier service devrait être mieux soigné, même aux prix d'une dépense additionnelle d'exploitation. Les jours des trains mixtes, sauf dans des circonstances bien exceptionnelles, dans des districts nouveaux, ou sur des lignes

commençantes, devraient être comptés. Il semblerait qu'il y a beaucoup de trafic de marchandises sur cette ligne; on dit que le trafic des voyageurs est léger; cela étant, on donne plus d'attention au premier qu'au second. La plainte semble en être une qui dure depuis longtemps, et, apparemment, elle ne peut être réglée sans l'intervention de la Commission. Il m'a toujours répugné de me mêler des horaires de trains; le règlement de ces horaires repose d'une façon si particulière sur l'étendue des connaissances des fonctionnaires du chemin de fer, et, en somme, les chemins de fer canadiens s'efforcent de donner un bon service de voyageurs; je crois, cependant, que dans ce cas-ci, les requérants ont établi leur cause, qui demande un remède, et la Commission doit intervenir.

Nous trouvons qu'il est de fait que le service des voyageurs est actuellement insuffisant et qu'il pourrait facilement être amélioré. La compagnie devrait établir un service donnant deux trains de voyageurs par jour dans chaque sens entre Ottawa et Prescott, dont les heures seraient les suivantes.

Départ d'Ottawa,	7.45 a.m.	Arrivée à Prescott,	9.45 a.m.
	4.00 p.m.		6.00 p.m.
Départ de Prescott,	8.15 p.m.	Arrivée à Ottawa,	10.15 a.m.
	3.15 p.m.		5.15 p.m.

Je n'astreins pas la compagnie à l'exactitude des heures qui précèdent, et, si dans la préparation des horaires il se présente des difficultés au sujet de ces heures, elles peuvent être aplanies par la compagnie et par la Commission.

Il n'y a, apparemment, aucun désir chez les requérantes d'imposer à la compagnie en cette affaire un préjudice illégitime, et si la compagnie le désire, la compagnie pourra, après avoir obtenu toutes les constatations voulues, s'adresser à la Commission, à l'expiration d'une année après que le service ci-dessus aura été mis à exécution, pour faire modifier cette ordonnance.

Pour en arriver à la conclusion qui précède, il a fallu tenir compte du fait que ceci était d'abord une ligne indépendante de chemin de fer, et qu'elle a été exploitée pendant des années à ce titre, temps durant lequel on a dit qu'avaient été données aux voyageurs des facilités de transport bien meilleures que celles de l'heure actuelle. En réponse on a prétendu que la construction de nouvelles lignes avait détourné le trafic de ce chemin. Le fait res, cependant, qu'il traverse une partie très importante de territoire, et que c'est la seule voie d'accès de Prescott à Ottawa d'une région vaste et populeuse.

Le nouvel horaire devra prendre effet au plus tard le 10 février 1912.

Le chef adjoint de la Commission, Scott, et MM. les commissaires Mills et McLean abondent dans le même sens.

Une ordonnance conforme au jugement est en conséquence rendue.

Plainte de W. A. Stewart, Napierville, P.Q., et du village de Saint-Cyrille, P.Q., concernant les facilités insuffisantes et le service de train peu satisfaisant donnés par la Compagnie de chemin de fer de la Jonction de Napierreville. (Dossiers nos 12070 et 11095.)

Jugement oral rendu par le président de la Commission Mabee à la fin de l'audition à Montréal, le 19 mai 1911.

Ceci est une question qui a de l'importance. Elle a été discutée avec beaucoup de soin, et peut-être nous sommes en possession des faits aussi pleinement que nous le serons jamais, et nous pouvons aussi bien en disposer de suite.

Les parties en présence sont M. Stewart et cette municipalité, les requérants, et les intimées sont la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville, la

Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, et la Compagnie du Delaware et Hudson.

Le seul point dont nous nous proposons de disposer maintenant est la question de savoir si le Parlement du Canada a juridiction sur cette partie du chemin de fer de la Jonction de Napierville, parce que relativement aux diverses plaintes qui ont été mises de l'avant et qui paraissent dans la liasse et dans la discussion, la Commission a l'intention de les référer à ses fonctionnaires, dans le but de faire examiner sur place la question dont on se plaint, et non pas d'en disposer à ce moment-ci.

Or, quant à la question de juridiction, il est prétendu que le Parlement du Canada n'a pas de juridiction sur le chemin de fer de la Jonction de Napierville, et par conséquent ne peut pas déléguer à la Commisison le contrôle sur ce chemin.

Le chemin de la Jonction de Napierville, le fait est admis, est un chemin constitué en corporation en vertu d'une loi de la province de Québec. Il a été construit sous l'autorité de cette loi de la jonction Saint-Constant à un endroit situé sur la frontière entre la province de Québec et l'Etat de New-York. Après qu'il eut été terminé, l'intérêt de contrôle dans le capital est passé entre les mains de la Compagnie Delaware et Hudson. Nous n'avons devant nous les détails exacts qui se rattachent à la construction, mais il est admis maintenant que la Compagnie Delaware et Hudson possède un intérêt de contrôle des actions du chemin de fer de la Jonction de Napierville.

Après que ce chemin eut été complété de la jonction de Saint-Constant à la frontière internationale, une convention a été conclue entre le Delaware et Hudson d'une part et le chemin de fer de la Jonction de Napierville d'autre part, en date du 1er puillet 1909, pourvoyant au transport de marchandises d'entier parcours, et du service continu de trains entre Rouse's-Point et Saint-Constant—non pas la jonction Saint-Constant, mais Saint-Constant.

Dans cette convention il est relaté que le Delaware et Hudson est à construire un bout de chemin d'un mille et un dixième de mille de longueur allant de Rouse's-Point vers le nord à la jonction de Rouse's-Point, la jonction de Rouse's-Point étant sur la frontière internationale, au point de la tête de ligne de ces deux chemins de fer.

Cette convention—dont copie a été produite—prévoit d'abord, parmi les énonciations, que le Delaware et Hudson vient de construire ce chemin de un mille et un dixième de mille dont je viens de parler. Puis il est dit: " Que le chemin de fer de la Jonction de Napierville possède et exploite une ligne de chemin de fer de la ligne sud de la province de Québec à la jonction de Rouse's-Point susdite à Saint-Constant, dans la province de Québec, où il se raccorde à d'autres chemins de fer. Et attendu qu'il est désirable qu'une ligne continue pour le tronspart non interrompu entre Montréal et les autres endroits du Canada et les Etats-Unis soit établie et continuée par les lignes du chemin de fer des dites deux compagnies. Alors il y a une énonciation qu'il n'y a pas de gare ni d'installations de tête de ligne à la jonction de Rouse's-Point, tandis que le Delaware et Hudson a depuis longtemps établi et actuellement entretient ces installations à Rouse's-Point, et qu'il est jugé désirable que ces installations soient convenablement utilisées pour relier l'opération continue de la ligne non interrompue ainsi établie ".

Et " il est convenu de part et d'autre que tous les transports dans les deux sens par la dite ligne non interrompue entre la jonction de Rouse's-Point et Rouse's-Point seraient effectués de telle façon que les trains venant du chemin de fer de la Jonction Napierville ou y allant seront transportés d'une façon continue à Rouse's-Point et Rouse's-Point-Junction, ou de ces deux endroits, sans que les trains soient rompus, que les wagons soient déchargés, ou qu'il y ait changement d'équipage; que ces trains mis en opération entre Rouse's-Point Junction et Rouse's-Point seront mis en opération par la Compagnie du Delaware et Hudson, et seront purement et simplement des trains du Delaware et Hudson, assujétis au seul contrôle et à la seule réglementation de la Compagnie du Delaware et Hudson ". Cela naturellement en-

tre deux endroits de l'Etat de New-York. " Ces trains, cependant, seront équipés des mêmes conducteurs, mécaniciens et des autres personnes qu'emploiera la Compagnie Napierville pour transporter ces trains sur sa ligne au nord de Rouse's-Point; mais ces personnes, tandis qu'elles seront engagées à ces transports entre les dits deux endroits, deviendront absolument des employés du Delaware et Hudson seul, et seront assujéties à ses règles et règlements entièrement. Aucun des employés conduisant ces opérations d'entier parcours au nord de Rouse's-Point ne sera employé par le Delaware et Hudson dans le but d'exploiter son propre chemin de fer au sud de Rouse's-Point, si ce n'est du consentement mutuel des deux parties à cet égard ". En vertu du paragraphe deux " le coût de l'exécution de ces transports et de l'entretien et du coût relatifs à ces trains et transports continus, seront répartis entre les deux parties à la présente convention au prorata du parcours des trains sur leurs chemins respectifs entre Rouse's-Point et Saint-Constant ". Ensuite il est pourvu dans le paragraphe quatre à ce que, à raison de ce que le Delaware et Hudson entretient des installations de tête de ligne à Rouse's-Point, il y avait répartition des taux d'entier parcours, et que soit admis un parcours arbitraire de trois milles sur les affaires de transport des marchandises, et de deux milles sur les affaires de transport des voyageurs.

Or, si nous comprenons cette convention correctement, voici ce qu'elle signifie: Il doit y avoir un service continu de trains sans interruption entre Rouse's Point et Saint-Constant, que les frais d'exploitation doivent être répartis sur une base de parcours entre les deux compagnies; que les recettes doivent être divisées sur une base de parcours, sauf que, afin que le Delaware et Hudson soit convenablement indemnisé pour l'usage de ses installations de tête de ligne à Rouse's-Point, sa participation dans les recettes sur le transport des marchandises se fera sur la base de 3 milles, et sur celle de deux milles sur le transport des voyageurs.

La compagnie de chemin de fer de la Jonction de Napierville, le fait est admis, n'a pas de matériel roulant. Elle n'a pas d'officiers ni de fonctionnaires distincts des officiers et fonctionnaires de la Compagnie Delaware et Hudson et de la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud. Les bureaux du Québec, Montréal et Sud et du Delaware et Hudson et de la Jonction de Napierville sont des bureaux communs en la ville de Montréal. Il a été dit, je crois, que les dépenses qui se rattachent à l'entretien des fonctionnaires sont réparties entre les trois compagnies. L'intérêt de contrôle dans la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, le fait est admis, est possédé par la Compagnie du Delaware et Hudson. De sorte que nous avons, pour ainsi dire, le Delaware et Hudson, la compagnie mère, qui possède un intérêt de contrôle dans le capital, tant du chemin de fer Québec, Montréal et Sud que du chemin de fer de la Jonction de Napierville, la Compagnie du Delaware et Hudson entretient en la ville de Montréal un bureau commun pour ses propres fins aussi bien que pour les fins des deux compagnies subsidiaires, la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud et la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville, et des fonctionnaires communs s'occupent des affaires de ces trois compagnies en Canada.

Les connaissements, les lettres de voiture, les chèques, les billets, les horaires, la ligne, se rattachant à l'exploitation du chemin de fer de la Jonction de Napierville, sont tous émis au nom du Québec, Montréal et Sud. Un horaire local est produit du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, et au dos se trouve l'horaire du chemin de fer de la Jonction de Napierville. Les billets sont émis de la même manière. Quelques-unes des lettres de voiture indiquent le Québec, Montréal et Sud en tête, et elles portent, en outre de cela, le nom de la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville. Voici un connaissement, en date du 30 avril 1910, qui énonce une charge de $1.32, à la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, doit, et au-dessous se trouve le chemin de fer de la Jonction de Napierville pour frais de transport.

On nous demande sur cet état de choses de déclarer que le chemin de fer de la Jonction de Napierville est une corporation distincte et séparée exploitée d'une façon indépendante de ces autres chemins de fer et restant sous le contrôle de la législation de la province de Québec, et par cette législation sujette à la juridiction de la Commission des Utilités publiques de cette province, à laquelle le législature provinciale a délégué le contrôle de certaines corporations provinciales.

Eh bien, pour commencer, il nous semble que le chemin de fer de la Jonction de Napierville est exploité par la Compagnie du Delaware et Hudson par l'intermédiaire de la compagnie subsidiaire, son mandataire, le Québec, Montréal et Sud. Il nous semble impossible d'en arriver à la conclusion qu'il y a une organisation séparée attachée à la Jonction de Napierville, ou qu'il y a une administration séparée. L'argent va tout dans une bourse commune, et les gains de la Jonction de Napierville et du Québec, Montréal et Sud pour ce que nous en savons, entre dans dans une bourse commune, et les fonctionnaires qui représentent le Delaware et Hudson voient à ce que, après la répartition voulue des frais de transport, l'argent se rende au quartier qu'il appartient. C'est, il nous semble, après tout une question de tenue de livres que la manière dont l'affaire est résolue.

Voilà pour la question des affaires de la discussion.

Alors, sur cet état des faits, le Parlement du Canada a-t-il délégué à la Commission un contrôle quelconque sur la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville?

D'abord, relativement à cette question, sous l'autorité d'une convention de subvention qui a été produite, en date du 10me jour d'octobre 1906, il appert que la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville reçoit du trésor fédéral une subvention de $3,000 par mille aux termes et conditions de cette convention. Sous le régime du paragraphe 3 de l'article 258 de la loi des chemins de fer, il est prévu que " dans le cas d'un chemin de fer qui relève ou non de l'autorité législative du Parlement du Canada, mais qui, après le dix-huitième jour de juillet mil neuf cent, a reçu par application d'une loi de ce Parlement des subventions en argent ou en terres, le paiement et l'acceptation de cette subvention sont censés être faits sous la convention ou condition, qu'elle soit exprimée ou non dans toute convention relative à cette subvention, que la compagnie qui possède ou exploite alors ce chemin de fer est tenue, lorsqu'elle en reçoit l'ordre de la Commission, d'entretenir et de tenir en service, aux endroits du dit chemin de fer désignés dans cet ordre, une gare ou station qui offre les commodités et facilités que détermine la Commission ".

La distance exacte qui sépare la jonction de Saint-Constant de Saint-Constant même, dont il est question dans la convention intervenue entre le Delaware et Hudson et la Compagnie de la Jonction de Napierville, ne m'est pas connue; mais plainte est faite ici qu'à la jonction de Saint-Constant il n'y a pas de gare. La jonction de Saint-Constant est la tête de la ligne du chemin de fer de la Jonction de Napierville, où il se raccorde, d'après ce que je comprends, au Grand-Tronc ou à un autre chemin. Il est dit qu'à cette tête de ligne il n'y a pas de facilités du tout pour la commodité soit des voyageurs soit des marchandies. Ainsi il nous est parfaitement évident que sous l'autorité de l'article 258 l'acceptation de cette subvention de 1906 a constitué un acquiescement de cette compagnie, si l'on peut se servir de ce terme, à la juridiction du Parlement du Canada, relativement, dans tous les cas, aux questions qui sont spécifiquement énoncées dans le paragraphe 3 de l'article 258. C'est-à-dire que l'acceptation de cette subvention était sujette à la convention ou condition, qu'elle fût exprimée ou non dans cette convention, " que la compagnie qui possède ou exploite alors ce chemin de fer ", etc. Or, quelle est la compagnie qui possède ce chemin de fer? Nous croyons, dans les circonstances particulières de l'espèce, qu'il faut juger que c'est le Delaware et Hudson qui le possède. Quelle compagnie l'exploite? Le personnel du Delaware et Hudson, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, y

est employé. Les employés des trains, dit-on, ont sur les casquettes des insignes tant du Québec, Montréal et Sud que de la Compagnie de la Jonction de Napierville. La convention, il est vrai, prévoit que lorsqu'ils sont sur le chemin de fer de la Jonction de Napierville ils ne sont pas considérés comme étant les employés du Delaware et Hudson; cependant, ils sont rétribués à même un fonds commun. Les chèques du Québec, Montréal et Sud vont aux employés sur le chemin; le Québec, Montréal et Sud fait fonction d'agent dans l'exploitation du chemin pour le Delaware et Hudson, après, naturellement, qu'l a réparti entre la Jonction de Napierville et le Delaware et Hudson les frais d'exploitation et la division de la recette sur une base de parcours, avec la stipulation de l'augmentation de parcorus sur la partie qui existe entre la Jonction de Napierville et Rouse's-Point, ou au moins les têtes de ligne des deux chemins sur la frontière internationale. Ainsi il semble que le Delaware et Hudson tombe sous l'opération de l'article 258, paragraphe 3, comme étant la compagnie qui possède ou exploite cette partie du chemin.

Or, le Parlement a délégué à la Commission le devoir de requérir une compagnie qui se trouve dans ces circonstances d'entretenir et de tenir en service des gares. De sorte qu'il paraît évident ici, que peu importe que nous avon stort de décider que le Delaware et Hudson possède le chemin de fer de la Jonction de Napierville, ou de décider que le chemin de fer de la Jonction de Napierville est exploité par l'intermédiaire du Québec, Montréal et Sud par le Delaware et Hudson, si nous avons tort dans ces deux conclusions, cependant, si l'effet réel est, ainsi qu'on le prétend, que le chemin de fer de la Jonction de Napierville est une entité distincte et séparée, qu'il n'est pas possédé par le Delaware et Hudson, ni exploite pour l'une ou pour l'autre des compagnies, mais qu'il est exploité par la Compagnie de la Jonction de Napierville, nous avons l'autorité de demander à la Compagnie de la Jonction de Napierville " d'entretenir et de tenir en service, aux endroits du dit chemin de fer désignés dans l'ordonnance, des gares ou stations qui offrent les commodités et facilités que détermine la Commission.

Il semblerait donc que, de toute manière, le Parlement a investi la Commission du pouvoir d'exiger qu'une ou plusieurs ou l'ensemble de ces compagnies ou corporations construisent, si l'on croit qu'un pareil avantage devrait être donné à la population de ces endroits, une sattion à la Jonction de Saint-Constant ou à tout autre point de la ligne du chemin de fer que la Commission jugera convenable, et qu'elle entretiennent cette station sur le pied d'efficacité qui sera défini par la Commission.

Nous en sommes, par conséquent, venu à la conclusion que, relativement à cette partie de la juridiction, nous avons droit d'exiger la mise en opération et l'entretien de stations sur cette partie de la voie appelée chemin de fer de l'Embranchement de Napierville. La plainte qui a été faite à ce sujet sera mise entre les mains de l'un des officiers de la Commission, lequel se rendra compte, sur les lieux mêmes, du bien-fondé de la réclamation, et s'assurera si l'entretien et la mise en opération d'une station à l'embranchement de Saint-Constant est une chose qui serait d'utilité pour la population de l'endroit.

Examinons, maintenant, le deuxième point de la contestation, relativement à l'interprétation qu'il faut donner au paragraphe II de l'amendement à l'Acte concernant les chemins de fer, 1909.

Les faits se rapportant à cette partie du chemin sont comme suit: Là-bas, dans la Colombie-Britannique, une charte de la province a été émise en faveur d'une voie ferrée appelée *New Westminster Southern Railway,* courant de la ligne frontière internationale entre la Colombie-Britannique et l'Etat de Washington, jusqu'à New-Westminster. L'exploitation de cette courte étendue de chemin de fer passa aux mains de la Compagnie du *Great Northern Railway,* qui s'en servit comme de tronçon de raccordement dans l'exploitation de sa ligne directe de trains de voyageurs et de marchandises entre Seattle et Vancouver. Des plaintes ont été portées devant la Com-

mission au sujet des facilités de transport accordées aux habitants de cette partie de la Colombie-Britannique située entre la frontière internationale et New-Westminster. Les trains du Grand-Nord refusaient de faire arrêt, la compagnie, disait-on, ne faisant aucun cas du trafic local. Le chemin avait été subventionné par la législature de la Colombie-Britannique et par quelques-unes des municipalités où il passe; mais lorsqu'il cessa d'être exploité comme entreprise locale et devint un tronçon de la ligne directe du chemin de fer Grand-Nord, il fut entièrement affecté à ce trafic direct, et aucune sorte de facilités de transport — du moins, nous avons cru qu'il n'y en avait pas de raisonnables — ne furent accordées aux habitants du district pour la commodité et le bénéfice duquel le chemin avait originairement été construit. Demande fut faite à la Commission de contraindre le chemin de fer Grand-Nord à ériger un abri ou une station à un point de la ligne et d'y faire arrêter ses trains pour déposer et prendre les voyageurs. On prétendit que le chemin en question était d'institution provinciale. Lorsque la cause fut entendue à la côte, l'avocat de la Compagnie du Grand-Nord plaida que le chemin était encore par lui-même une entité et un chemin provincial, sous la surveillance et sujet aux lois de la Colombie-Britannique, et que la Commission ne pouvait pas émettre une ordonnance. Il fut néanmoins fait une ordonnance enjoigant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord de construire cette petite station dans un endroit convenable pour que les trains y prennent et déposent les voyageurs. Demande fut faite à un juge de la Cour Suprême de permettre que la cause fût portée en appel, et avant que la dite demande fût présentée, le Parlement passa cet amendement. Le juge de la Cour Suprême, auquel la demande fut faite, étant informé de l'existence de l'amendement, refusa la permission de porter l'affaire en appel, maintenant que le paragraphe en question s'appliquait à la situation que je viens de décrire.

Or, s'il s'appliquait à la situation à laquelle il est fait allusion, il s'applique, ce me semble, avec autant de force à la situation qui existe ici. Je ne trouve pas qu'il y ait aucune différence entre les deux cas. Dans le cas du chemin du Grand-Nord, ses propres trains circulaient sur le chemin provincial, la compagnie étant considérée une entité distincte; et, dans le présent cas, les trains de la *Delaware and Hudson Co.* circulent sur ce chemin-ci, qui est encore considéré une entité distincte. On a été d'avis que ce paragraphe s'appliquait au cas de la Compagnie du Grand-Nord, et nous croyons qu'il est également applicable aux faits qui sont exposés ici, et que le cas de la *Delaware and Hudson Co.* tombe sous ses dispositions.

Il me semble parfaitement évident que tel doit être le résultat. " Les dispositions de l'Acte s'appliqueront à toutes les compagnies de chemins de fer constituées en corporation ailleurs qu'en Canada." C'était l'intention d'appliquer à une compagnie étrangère de chemin de fer les mots " possédant, administrant, mettant en opération en faisant circuler des trains sur toute la ligne de chemin de fer en Canada, soit possédés, administrés, loués ou mis en opération ", et le reste. La remarque faite par le sénateur Béïque, que s'il fallait prendre ces expressions dans leur acception larges, cela mettrait sous le pouvoir du gouvernement fédéral tout chemin de fer provincial qui permettrait aux wagons des lignes étrangères de circuler sur ses rails, ne me paraît pas s'appliquer ici. Je ne crois pas que la disposition en question aille aussi loin; l'intention est qu'elle s'applique seulement aux lignes de chemin de fer qui ont été vendues ou louées à une compagnie constituée légalement ailleurs qu'en Canada, ou dont l'administration est passée dans ses mains.

Je saisis la force du raisonnement du sénateur Béïque, qui veut que l'Acte des chemins de fer permette au gouvernement fédéral d'exercer un pouvoir sur les chemins de fer provinciaux, en déclarant que l'existence de toute telle voie sera pour l'avantage général du Canada. Je suis aussi informé des commentaires qui ont été faits sur ce point particulier par les juges de la Cour Suprême, dans la cause de la *Montreal Street Railway Co.* et la *Montreal Park and Island Co.* Mais il me semble que le cas qui nous occupe est tout à fait différent de celui auquel je viens de faire

allusion. Voici, par exemple, qu'une ligne de chemin de fer est passée aux mains d'une compagnie étrangère; disons, si vous voulez, qu'elle a été vendue en entier et absorbée par une ligne étrangère, ou qu'elle a été louée; ou qu'elle est mise en opération par la ligne étrangère; ou que la compagnie étrangère en a obtenu l'administration; ou qu'elle en a obtenu la surveillance de quelque manière que ce soit. Le Parlement, croyons-nous, a pensé qu'un tel cas, se rattachant à une question internationale, exigeait l'exercice du pouvoir fédéral. Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur la sagesse ni le pouvoir du Parlement dans les circonstances. Nous avons, dans d'autres cas, posé en principe que le Parlement nous confiait cela à titre d'instruction. Nous ne prétendons avoir nous-mêmes le droit ni de critiquer la politique, ni de discuter le pouvoir. Nous siégeons ici comme corps exécutif pour suivre les instructions du Parlement, et si celui-ci outrepasse ses pouvoirs, la procédure fournit un autre moyen pour que les intéressés obtiennent justice.

En somme, nous en venons à la conclusion que ce paragraphe s'applique au cas présent et que les compagnies *Delaware and Hudson* et *Quebec Southern* sont toutes deux tenues de suivre une direction en rapport avec le maintien obligé du service des trains et autres facilités sur cette partie de la ligne.

La chose a été mise entre les mains du chef du service de l'exploitation de la Commission, lequel est chargé de faire une inspection et de dire quelle est celle des plaintes qui, selon lui, est bien fondée. La Commission se réserve de ne rendre sa décision que lorsqu'elle aura le rapport de l'officier en question, et sur ce rapport sera basée l'ordonnance qu'elle jugera à propos de rendre.

En attendant, la question étant considérée d'une certaine importance pour les intéressés qui combattent la proposition, l'inspection officielle sera retardée assez longtemps pour permettre de demander à un juge de la Cour Suprême l'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Commission, maintenant l'application de l'Acte, si le conseil a instruction d'en venir là. Nous retarderons de rendre une décision ou de faire aucune ordonnance officielle jusqu'à, disons, un mois, si ce délai est suffisant.

Sénateur Béique.—Oui.

L'hon. M. Mabee.—Pour permettre que la question soit soumise à un juge de la Cour Suprême pour revision, si l'on désire en venir là.

Chemin de fer de la Jonction Napierville, Jonction Delson.

Comme résultat de la plainte portée par W. A. Stewart, de la Jonction-Napierville, contre la Compagnie du chemin de fer de la Jonction-Napiervielle, (voir jugement du commissaire en chef Mabee, 19 mai, cité plus haut), la Commission décida qu'une nouvelle station devrait être érigée et maintenue à la jonction Delson; et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, mise en cause dans la déclaration, fut appelée à montrer cause pourquoi elle ne prendrait pas part à l'érection d'une station à cet endroit.

Jugement du commissaire en chef Mabee, le 10 novembre 1911.

Je crois que la meilleure manière de disposer du présent cas sera de requérir la Compagnie du chemin de fer de la Jonction Napierreville de construire la station, à ses propres frais, sur la partie du triangle près de laquelle la Compagnie du Grand-Tronc a son emplacement de voie. La gare et les plates-formes occuperont, dit-on, le terrain de la Compagnie du Grand-Tronc, de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ainsi que de la Compagnie de la Jonction Napierville. Permission devra être accordée à cette dernière de l'ériger sur telles parties du terrain des autres compagnies qui seront jugées nécessaires pour la commodité du public voyageur à cet endroit, et pour le bénéfice de tous.

Je tiens compte que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'est pas encore partie dans la présente procédure, et qu'aucune ordonnance ne devrait être

faite en l'absence de cette compagnie. S'il y a—ce qui n'est guère probable—opposition à la présente décision de la part de cette compagnie, celle-ci pourra être mise en cause et ses objections seront entendues.

La station ainsi que les diverses constructions en faisant partie resteront, naturellement, la propriété de la Compagnie du chemin de fer de la Jonction Napierville, qui aura le droit de les enlever en aucun temps où la chose deviendra nécessaire, bien que ces constructions soient en partie sur le terrain de la Compagnie du Grand-Tronc et de la Compagnie du Pacifique.

Je me représente certaines raisons pour lesquelles il serait à la fois juste et injuste de demander à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de contribuer à l'érection de cette station; et je crois que la meilleure raison à donner pour qu'elle soit construite aux frais de la Compagnie de la Jonction Napierville seule est que, s'il n'y avait pas du tout de raccordement de lignes à cet endroit, cette dernière compagnie serait bien obligée de construire là une station pour les besoins de la localité et son trafic d'entrée ou de sortie. La Compagnie de la Jonction Napierville devra immédiatement fournir des plans pour qu'ils soient approuvés, et construire la station dans le cours de deux mois, à moins que le mauvais temps n'y mette empêchement.

Sous-commissaire en chef Scott et MM. les commissaires Mills et McLean sont de la même opinion.

Eby et al, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Cause entendue à Prince-Rupert, C.-B., 19 août 1911.

Jugement rendu par le commissaire en chef Mabee. ,

De quarante à cinquante personnes font une requête à la Commission, lui demandant une ordonnance pour obliger la compagnie du chemin de fer d'ériger et maintenir une station à Kitsumkalum, et M. Jennings, chef du mouvement du district de Prince-Rupert, demande l'établissement d'un garage et d'une station volante à Stewart's-Landing, à l'embouchure de la rivière Copper. Les deux demandes sont, en quelque sorte, liées; elles ont été entendues ensemble et peuvent être décidées de la même façon.

Le chemin de fer traverse la rivière Kitsumkalum à environ 89.5 milles de Prince-Rupert. La première station au delà ou au nord de cette rivière est Littleton, à 94.5 milles. Eby et ses associés veulent avoir une station aux environs du 90me mille, ou à un point situé à environ un tiers de mille au nord de la rivière.

Il y a deux graves objections au choix de cet endroit. La voie sort du pont sur la rivière par une rampe de 4/10 qui se continue sur une distance de deux ou trois milles; l'établissement d'une station à cet endroit nécessiterait un garage sur une rampe de 4/10, ou il faudrait exhausser le pont et faire des travaux de remblai très considérables. Un grand chemin de voiturage descend du nord-est à la rivière Skeena, et le chemin de fer traverse près de l'endroit où les requérants veulent avoir la station. Il faudrait ou changer le grand chemin de place, ou laisser la traverse aux environs de la tête de la gare.

La Commission ne saurait, dans les circonstances ordinaires, exiger qu'une compagnie établisse une station sur une rampe semblable, avec un pont sur une grande rivière à une extrémité de ses garages. Nous ne pouvons pas, en conséquence, accorder cette demande.

Relativement à la demande d'une station volante à Stewart's-Landing, cet endroit se trouve à l'embouchure de la rivière Copper, qui se jette de l'est dans la Skeena, le chemin de fer passant le long de la rive ouest de cette dernière rivière. La compagnie offre de mettre une station au 100me mille, point qui, dans l'horaire ,est désigné sous le nom de "Copper-River", bien que les habitants de l'endroit l'appellent Newtown.

Nous avons déjà déclaré que le point de Littleton proposé par la compagnie est bien choisi. La station de la Rivière-Copper est à environ sept milles plus loin; en

sorte que l'on demande que la compagnie établisse une autre station entre ces deux points, à environ trois milles au nord de "Littleton" et environ deux milles au sud de "Copper-River".

Je ne connais aucune circonstance où la Commission ait réclamé l'établissement d'une station à deux ou trois milles de distance d'une autre station. Nous avons eu de ces sortes de demandes dans des localités anciennes et fortement peuplées, et elles ont été refusées. Nous avons eu l'occasion de visiter les points en question. Peu de travaux de défrichement y ont été faits, et l'on n'y voit que quelques maisons; mais quelques-uns des témoins semblaient être d'avis qu'ils avaient droit d'avoir une station sur chacune de leurs fermes, si tel est leur plaisir. Si les stations se trouvaient à Kitsumkalum et Stewart's-Landing au lieu d'être à Littleton et Copper-River, il n'y a aucun doute que la chose conviendrait à beaucoup de gens; mais un nombre à peu près égal d'autres gens ne la trouveraient pas de leur goût, à moins que la compagnie ne se résignat établir des stations aux quatre points en question, c'est-à-dire quatre arrêts dans moins de onze milles, ce qui serait absurde.

Nous croyons que le choix des endroits fait par la compagnie doit rester ce qu'il est.

M. le commissaire McLean est de la même opinion.

Requête de la part des habitants des environs de Kipp, dans l'Alberta, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'ériger une station dans la partie sud-ouest de la division 29, township 9, rang 22, à l'ouest du 4me méridien Alberta. (Dossier 15200.)

Jugement rendu par M. le commissaire McLean, le 22 septembre 1911.

L'étude de la question sur les lieux mêmes comfirme la décision déjà prise par la Commission, relativement au choix de l'emplacement proposé par la compagnie de chemin de fer.

L'enquête faite à Kipp a montré, quant au choix de l'endroit le plus convenable, la même diversité d'opinions qui caractérisait les requêtes reçues par la Commission. En attendant, les habitants de la localité souffrent de l'absence de facilités de transpour, et, dans l'intérêt public, la question devrait être définitivement réglée. Entre le point originairement proposé, sur la propriété Hannan ou dans ses environs, et l'endroit suggéré par la compagnie de chemin de fer, il y a une distance d'à peu près 3,100 pieds. Je suis d'avis que, si une station était établie quelque part près du chemin qui traverse la voie dans la direction nord et sud, à environ, tel qu'il apparaît sur le plan, 1,300 pieds à l'ouest du point proposé, cette disposition répondrait raisonnablement aux besoins du district.

Le commissaire en chef Mabee est du même avis.

Kelly et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Jugement prononcé, au nom de la Commission, par le commissaire en chef Mabee, à la séance du 19 décembre 1911.

Nous avons tous la même opinion, relativement à cette question. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en déposant son plan des lieux, plan qui a été approuvé par la Commission, a choisi le lot 882 pour y placer la station. Ce plan, avec l'indication de l'emplacement de la station, a été approuvé.

Plus tard, la compagnie entra en pourparlers avec la personne qui était alors propriétaire du lot 882, et il s'échangea entre eux une correspondance assez volumineuse, à laquelle il est inutile de nous arrêter; mais, dans une lettre adressée au prédécesseur en titre du présent pétitionnaire, en date du 20 juin 1910, il est dit que l'on a décidé de réduire l'étendue de l'emplacement de la voie et de la station, de manière

à n'en occuper que 29.08 acres, tel qu'il est montré sur une impression bleue accompagnant la lettre. Cette lettre est du commissaire des terres à M. Wheeler, ce qui fait voir que le commissaire était en négociation avec Wheeler pour le droit de passage à travers le lot 882, avec, en outre, assez de terrain pour y établir la station. On se fit faire par Wheeler un transport de l'étendue de terrain nécessaire pour l'emplacement de la voie et de la station, et plus tard on entra en négociation avec Wheeler relativement à l'acquisition d'un emplacement de ville au même endroit. Un paragraphe dans la lettre du 20 juin, que je viens de mentionner, se lit comme suit: "Veuillez dire si vous aimeriez vous joindre à la compagnie pour l'affaire de l'emplacement de ville à cet endroit."

Il apparaît maintenant que tout ce que l'on cherchait à avoir, c'est assez de terrain pour y placer une voie d'évitement. En présence de cette correspondance, il est inutile de dire qu'il n'y avait pas d'autre objet en vue que l'acquisition d'une étendue de terrain suffisante pour une voie d'évitement; qui est-ce qui penserait à un emplacement de ville dans le voisinage d'une voie d'évitement, sans l'avantage d'avoir une station?

Apparemment, la compagnie de chemin de fer fut incapable d'obtenir du propriétaire du terrain le transport qu'elle voulait avoir d'un demi-intérêt dans l'étendue pour l'emplacement de ville.

Plus tard, la compagnie décida d'ériger une station à un autre endroit. L'avocat de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dit qu'il ignore si celle-ci a obtenu des propriétaires du lot 851, sur lequel elle proposait d'aller fixer sa station, un transport de terrain là aussi pour un emplacement de ville; mais un numéro du *Daily News Advertiser,* en date du 15 novembre, contient une annonce par laquelle la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique offre en vente des terrains à bâtir sur le lot 851. Il n'y a donc aucun doute qu'elle a réussi à obtenir du propriétaire du lot 851 ce que le propriétaire du lot 882 a refusé de lui donner; et il n'est pas nécessaire d'être très versé en ces sortes d'affaires pour justifier la conclusion que c'est là la cause, la seule cause du changement qui est survenu dans le choix de l'emplacement pour la station, ou, du moins, de la tentative de le faire passer du lot 882 au lot 851.

Relativement à l'annonce dont il est question plus haut et sur laquelle s'appuie apparemment un affidavit de monsieur Kelly dans certaines procédures devant la Cour Suprême de la Colombie-Britannique, il y a une lettre du commissaire des terres, en date du 6 novembre. Elle porte, comme en-tête, les mots "avis au public", mis là, sans doute, pour favoriser la vente de lots à cet endroit. "L'emplacement de ville de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, South-Hazelton, est situé sur le lot 851, et c'est l'intention de la compagnie de construire une station sur cet emplacement de ville dans le cours du printemps 1912."

Par-dessus tout cela il nous est présenté, de la part du directeur général de la compagnie, une lettre dans laquelle il exprime l'opinion que cette affaire ne saurait être considérée d'une façon sérieuse par la Commission; qu'il n'y a pas, je crois qu'on a dit, de chemin de fer plus près qu'à 100 milles du point en question.

Il me semble que l'homme avec qui ce contrat a été passé pour l'acquisition, par la compagnie, des terrains pour l'établissement d'une station sur le lot 882, n'est aucunement pressé d'agir lorsqu'il découvre que la compagnie répudie l'engagement qu'elle a pris, et offre en vente des terrains sur un emplacement de ville en concurrence avec ce qu'il cherche à faire, je présume, sur le lot 882, emplacement sur lequel elle promet au public qu'une station sera construite au printemps 1912, c'est-à-dire dans trois ou quatre mois.

Maintenant, il est évident qu'il n'y a qu'une seule chose à faire dans le présent cas. Il faut que la compagnie tienne son engagement. C'est un scandale public que de voir une corporation de chemin de fer battre la campagne pour obtenir sous de faux prétextes des transports de terrains de ce genre. Si un particulier avait commis ce

que la compagnie a fait faire par ses officiers, il est probable qu'on l'enverrait au pénitencier. En tout cas, il devrait y aller, au pénitencier. Le terrain a été obtenu au moyen de la plus grossière fourberie de la part des représentants de la compagnie, et c'est manquer à sa parole de la façon la plus odieuse que d'essayer de répudier l'engagement qu'elle a pris. Il est vrai que le temps n'est pas encore arrivé de construire une station. Le chemin n'est pas encore fait, il n'est pas en état d'être ouvert au trafic; mais il peut être fait une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de construire et mettre en état d'être utilisée par le public une station (plans à être déposés et approuvés par l'ingénieur de la Commission) sur le lot 882, où l'intention première avait été de la construire. Cette station devra être en état de service aussiôt, au moins, que le chemin sera ouvert à la circulation.

Il peut être aussi lancé une ordonnance refusant la demande qui a été déposée devant la Commission le 11 décembre, pour le choix de terrains et une station sur le lot 851, et empêcher la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'établir une station à cet endroit. La chose est tout autre que ce qu'il avait été originairement l'intention de faire, elle est faite pour de mauvais motifs, et elle est faite en violation du contrat formel passé entre la compagnie et le prédécesseur en titre de Kelly.

Appel au chef de l'exécutif a été interjeté par la compagnie du chemin de fer, et la cause a été renvoyée devant la Commission pour nouvelle audition.

Après audition, le jugement de la Commission, prononcé par M. le commissaire McLean, a confirmé la première ordonnance quant à ce qui regarde l'établissement de la station sur le lot 882, mais en a modifié les termes en accordant à la compagnie de chemin de fer la permission de demander l'approbation de l'établissement d'une station pour deservir la population de Hazelton.

Commodité de la station de Rutter, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement de Sudbury.

Les faits sont exposés dans le jugement prononcé par M. le commissaire Mills.

Jugement, M. le commissaire Mills, 16 janvier 1912.

Rutter est une station sur le chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Sudbury), à environ 37 milles au sud de Sudbury, quatre à six milles au sud de French, autre station sur la même ligne. Rutter et French ont tout ce qui fait partie des stations ordinaires, salles d'attente, bureaux de télégraphistes, hangars à marchandises, plates-formes, etc.

Lorsque la ligne a été ouverte au trafic, un chef de gare entra en fonctions à la station de Rutter, et tout sembla bien aller jusqu'à ce qu'un autre employé prît le service à French pour s'occuper des expéditions de bois d'une scierie et surveiller d'autres intérêts de la compagnie à cet endroit. Une partie des affaires qui se faisaient à Rutter se portèrent sur French; et, le 1er mai 1911, la compagnie rappela le chef de gare de Rutter, convertit Rutter en station volante, et prit des mesures pour garder là un télégraphiste pour surveiller le service des trains de nuit.

Prévoyant le changement qui allait se faire à Rutter, 160 pétitionnaires de Monetteville, Cosby et Rutter, se disant les représentants d'une population d'environ 2,500 âmes, desservie exclusivement par la station de Rutter, celle de French se trouvant de l'autre côté de la rivière French, ont, le 22 avril 1911, porté devant la Commission une plainte contre le rappel du chef de gare à Rutter, alléguant qu'un chiffre très considérable d'affaires de transport de voyageurs et d'effets, par express ou autrement, se faisait à Rutter; que les malles de cinq bureaux de poste dans le district étaient régulièrement délivrées à Rutter; et que le rappel du chef de gare à cet endroit causerait beaucoup d'inconvénients à un grand nombre de personnes (plus de 250 familles), et une perte considérable aux marchands de la localité par suite de l'exposition des

marchandises nuit et jour, sous de simples appentis, aux visites des voleurs, qui auraient beau jeu de s'en emparer sans la moindre crainte d'être découverts.

En réponse à l'appel des pétitionnaires, la Commission envoya un de ses inspecteurs pour faire une investigation minutieuse des faits, circonstances et conditions concernant la station en question; et ci-après sont donnés les extraits du rapport de cet inspecteur, fait le 22 décembre 1911:—

"A mon arrivée à Rutter, le 19 décembre 1911, j'ai trouvé le hangar à marchandises presque rempli de toute espèce de colis; les parties de côté et de bout étaient grandes ouvertes à tous ceux qui voulaient y prendre des effets; l'endroit n'était sous la garde de personne. Le matin du 20 décembre, je suis allé à la station, où j'ai trouvé plusieurs voitures que l'on était en train de charger, chacun prenant ci et là ce qui lui appartenait."

"J'ai remarqué un seau à chocolat vide, adressé à T. N. Desmarais, le contenu ayant été enlevé par des personnes inconnues. Il y avait aussi un baril de sirop, dont un des bouts et plus de la moitié du sirop avaient été enlevés; et ce qui restait était mélangé de poussière et de saletés tombées dans le baril et n'était plus d'aucune utilité. Voici une liste de bouteilles de bière et autres boissons manquant dans un envoi fait à N. Perron, hôtelier à Cosby: 14 bouteilles de porter manquant, 7 novembre; 20 bouteilles de bière manquant, même date; 3 bouteilles de scotch whisky, 1 bouteille de brandy et 7 flacons de whisky manquant, 24 novembre. Et M. Desmarais m'a informé que, l'automne dernier, 2 seaux de chocolat, 6 livres de figues et 3 barils de pommes, qui lui avaient été expédiés, furent volés avant même qu'il eût été informé de leur arrivée. Presque toutes les personnes chez lesquelles je me suis présenté ont eu la même plainte à faire au sujet de vols semblables."

"J'ai loué une voiture et me suis rendu à Noëlville, qui est située à 14 milles à l'est; et sur la route je rencontrai 29 charges de foin pour être expédiées à Rutter. J'ai trouvé que Noëlville, avec ses environs, comptait 250 familles. M. Desmarais y a un assez considérable magasin de marchandises de toute espèce, et il fait plus de $40,000 d'affaires par année. Il y a deux ou trois autres magasins plus petits et une scierie pour les besoins de la localité. A mon retour à Rutter j'ai rencontré 14 voitures lourdement chargées de marchandises, qui revenaient de la station de Rutter. Il y avait aussi, au hangar de la station, trois voitures qui y prenaient des chargements pour Noëlville, et deux autres qui en prenaient directement des wagons de marchandises."

"Le télégraphiste de nuit n'avait rien à faire avec le hangar, la réception et la livraison des marchandises, la vente des billets de passage ni l'enregistrement du bagage."

"Pendant la nuit que j'ai passée là, 19 ou 20 voyageurs ont pris le train n° 25 à destination de Sudbury et des points à l'ouest de Sudbury, ainsi que de North-Bay et autres points situés à l'est, et cela sans avoir pris de billets de passage ni fait marquer leur bagage."

"La compagnie de chemin de fer a agrandi de plus de 20 pieds son hangar à marchandises, ce qui semble indiquer que les affaires à Rutter vont en augmentant."

"Il devrait y avoir un meilleur chemin pour conduire au hangar à marchandises. Il suffirait de deux ou trois wagons de gravier ou de scories pour remplir un trou qui se trouve vis-à-vis de la porte au côté ouest du hangar. L'endroit est actuellement en assez bon état, parce que le sol est gelé; mais je suis informé par des conducteurs d'attelages que, dans le printemps et l'automne, il est presque impossible de se rendre au hangar à cause de la boue."

D'après une information qui nous a été donnée, il appert que le revenu provenant du transport de marchandises et de voyageurs à la station de Rutter a été de $4,492.75 pour l'année finissant le 31 mai 1911. Les recettes en juin, juillet, août et septembre sont, sans doute, petites; mais elles sont très considérables en hiver et pendant les mois du printemps. Ainsi, en réunissant les recettes provenant du transport de marchandises et de voyageurs, les montants payés par la compagnie de messagerie et ceux payés par le gouvernement pour express et le transport des malles pendant l'année, nous arrivons à un chiffre qui, d'après nos informations, excède le total du revenu de chacune des diverses stations régulières dans les provinces du centre et de l'est du Dominion.

C'est ce que nous pouvons dire à propos de la question du revenu, question reconnue comme très importante et qui doit toujours être prise en bonne considération. Mais, quelle que soit la somme de revenu à aucune station particulière, je crois que le temps est venu de mettre fin à la pratique de déposer des marchandises dans des hangars ouverts, aux stations volantes et partout ailleurs, pour être volées comme nous l'avons vu plus haut, ou de les jeter sur le sol et de les y laisser, comme cela arrive souvent, exposées à la pluie, à la neige et aux voleurs. Cette pratique est, selon moi, injustifiable, et elle devrait cesser le plus tôt possible.

Il y a des moyens, efficaces et relativement peu coûteux, de surmonter les difficultés qui surgissent de la manutention des colis aux stations volantes. Un de ces moyens a été trouvé par la grande *Pennsylvania Railroad Company* dans les Etats-Unis. Un autre moyen peut être trouvé en Canada; et, mon opinion, que partage le chef du service de l'exploitation de la Commission, est que, dans le cas présent, d'après les témoignages, dont quelques-uns ont été donnés verbalement et d'autres par écrit, une ordonnance devrait être émise, engageant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à maintenir, à la station de Rutter, sur sa ligne de chemin de fer, un gardien ou autre employé pour recevoir, surveiller et délivrer les marchandises transportées par les trains à petite vitesse, ainsi que celles venues par express et les sacs de malle, entre sept heures de l'avant-midi et six heures de l'après-midi de chaque jour, excepté le dimanche, sous telles instructions et directions que la compagnie jugera à propos de donner; et à voir que ses chefs de train vendent aux voyageurs qui prennent les trains à la dite station les billets—simples et d'aller et retour—et marquent leur bagage, le tout sans surtaxe.

De plus, je crois que la compagnie devrait être requise d'améliorer le chemin qui conduit à son hangar à marchandises à cet endroit, tel qu'il est suggéré par l'inspecteur.

Le commissaire en chef Mabee et le sous-commissaire en chef sont de la même opinion.

Jugement rendu par M. le commissaire McLean, le 18 janvier 1912.

Je suis en faveur de la recommandation qui est faite, étant sous l'impression que, bien que l'exposé des motifs du jugement semblerait comporter des considérations plus étendues, nous n'avous à nous occuper ici que d'un cas particulier. La situation est celle-ci: la compagnie de chemin de fer avait établi cette station et y avait placé un chef de gare. Elle n'a pas démontré d'une manière positive que le rappel d'un chef de gare, ou d'un employé remplissant, du moins en partie, les fonctions d'un tel chef de gare, est justifiable.

Dans les motifs du jugement il est question des soins à prendre des marchandises et effets de transport aux stations volantes; et je comprends qu'il s'agit des stations volantes pour lesquelles la Commission n'a pas demandé d'installation d'un agent ou gardien. Mais ceci, il me semble, se rattache à une situation entièrement distincte de celle qui est devant nous, la Commission n'ayant pas à s'occuper de l'installation d'un agent *ab initio*. Pour ce qui concerne la garde des marchandises aux stations volantes, la Commission, après avoir fait une étude sérieuse de la question, a établi une règle générale qui, bien qu'elle soit susceptible de modification, n'a pas encore été modifiée.

Et, dans la décision qu'elle a rendue au sujet des stations volantes, elle a reconnu que, en tenant compte des restrictions qui y sont faites, ainsi que dans l'ordonnance concernant cette espèce particulière de stations, les compagnies ne devraient pas être requises d'y nommer des gardiens. De plus, la Commission a reconnu, dans son ordonnance n° 6242, que la compagnie est justifiable de se dégager de toute responsabilité pour la perte ou l'endommagement des marchandises après qu'elles ont été déposées à une station volante où il n'y a pas d'agent.

Plainte formulée par les habitants de Yale, C.-B., contre le Pacifique-Canadien pour obstructions dans leurs rues d'habitations (à travers lesquelles la compagnie a droit de passage) afin de parvenir aux wagons.

Cause entendue à Vancouver, C.-B., le 31 août 1911.

Jugement rendu par le commissaire en chef Mabee, prononcé séance tenante.

Il est aussi bien de rendre dès maintenant la décision en la présente cause. Après que la requête nous a été présentée, elle a été mise entre les mains du chef du service de l'exploitation de la Commission, un inspecteur a été envoyé à Yale, et nous avons son rapport, portant la date du 10 juin, qui traite au long les points soulevés dans la requête, et aussi certaines autres conditions dont l'inspecteur a découvert l'existence à Yale. La coutume de laisser séjourner les wagons dans les rues, avec leurs équipes d'hommes, semble avoir été abandonnée. La condition de choses que l'inspecteur a trouvée lors de sa visite à Yale était rendue au point d'être un embarras public. D'après le rapport, la plainte formulée par les requérants dans leur pétition, disant que des équipes nombreuses d'employés ont vécu, durant quatre mois, en quartiers généraux dans des wagons stationnés dans la principale rue de la ville, serait bien fondée. L'inspecteur dit qu'un amas de saletés a été le résultat de cette conduite, que les habitants de la rue Douglas en ont beaucoup souffert et que leurs enfants et eux-mêmes ont été maintes fois scandalisés pendant ces quatre mois. De plus, il mentionne le fait que, pendant la même période, quelques-uns des individus ainsi campés dans les wagons occupant la voie publique avaient exposé indécemment leur personne. Or, si ce rapport est bien fondé, je suis d'avis qu'un pareil état de choses était absolument intolérable, et qu'il est étonnant que la population de l'endroit n'ait pas eu recours à toute espèce de moyens pour le faire cesser. Il est consolant de savoir que les conditions sont changées; et je crois que, les autorités de la compagnie du chemin de fer étant maintenant informées de ce qui s'est passé, on peut être assuré que les faits mentionnés plus haut ne se renouvelleront pas.

Relativement aux autres sujets de plainte, et aussi à certains points dont il n'est pas fait mention dans la requête, notre représentant suggère qu'il devrait être fait une traverse solide et convenable sur le côté nord de la rue Douglas, entre la rue Albert et la rue Regent, pour la commodité des gens qui demeurent là. Il dit que les fossés dont on se plaint devraient être remplis et le sol aplani au niveau de la chaussée, comme cela était auparavant. Un autre système de drainage peut être choisi par la compagnie, si elle juge à propos de le faire. Il dit que ces fossés ont été creusés il y a six ans, et que, avant cette époque, il n'y en avait pas. Actuellement, les habitants du côté nord de la rue Douglas et du côté est de la rue Albert doivent s'y prendre comme ils peuvent pour traverser les voies et les fossés, rien n'ayant été fait pour leur donner libre accès à leurs habitations. Si les choses sont ainsi, un changement s'impose, et une clause de l'ordonnance pourra statuer que la compagnie devra construire, pour la commodité des habitants du côté nord de la rue Douglas, entre les rues Albert et Regent, une traversée solide et convenable, et que les fossés dont il est fait mention seront remplis et le sol aplani, au niveau de la chaussée, comme cela était auparavant.

Relativement aux poteaux du télégraphe, l'inspecteur fait rapport que ces poteaux, au nombre de sept, occupent la rue, et que l'un d'eux figure au centre même de la rue

Albert; il dit qu'ils sont un embarras pour les passants, et il recommande qu'ils soient replacés dans leur première position sur le côté nord de la voie. Il ajoute que la chaussée est tellement sillonnée de voies ferrées que les poteaux, dans leur position, encombrent la rue et sont dangereux dès qu'il fait sombre. Bien, pour ce qu'il en est de ces poteaux, l'ordonnance pourra demander qu'ils soient enlevés et replacés où ils étaient auaparavant, sur le côté nord de la rue, et qu'il ne s'en place aucun dans les rues transversales, comme l'inspecteur rapporte qu'il y en a actuellement dans la rue Albert.

Et puis, le statut impose à la compagnie l'obligation de réduire la vitesse des trains à dix milles à l'heure, et une clause pourra être insérée dans l'ordonnance pour l'avertir de se conformer à cette disposition du statut.

Il ne nous a été fait aucun rapport relativement à la plate-forme, qui serait, a-t-on dit, trop courte et dangereuse, ni rien de cela n'apparaît dans la plainte par écrit qui a été déposée. En conséquence, aucune ordonnance ne sera faite à propos de la plate-forme. Néanmoins, je crois que l'on peut compter que, le cas ayant été porté à la connaissance de la compagnie, les habitants de Yale n'auront plus à s'en occuper .... et que la compagnie verra d'elle-même à ce que la plate-forme soit mise en bon état et agrandie, si cela est nécessaire.

Ces changements devront être faits dans les soixante jours à compter de la présente date.

Pétition de la part aes cultivateurs des environs de Staunton, Alberta, pour demander, au moyen d'une ordonnance, que la Compagnie du Pacifique-Canadien construise, à cet endroit, les voies de garage nécessaires pour les besoins du trafic de grain. (Dossier 17522.)

Jugement, M. le commissaire McLean, 20 septembre 1911.

Demande est faite d'une voie de garage à Staunton, point situé à une courte distance à l'est de la rivière Old-Man, sur l'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien à Crow's-Nest. La rivière Old-Man, que le chemin de fer traverse entre Pearse et Monarch, décrit une courbe dans la direction du nord-est, et est de nouveau traversée par la ligne qui conduit à Alderoyde, à peu de distance à l'ouest de MacLeod. Les stations Pearce et Monarch sont à 7.4 milles l'une de l'autre. Staunton est situé entre les deux, à 3½ milles à l'ouest de Monarch. Dans sa réponse, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien prétend que les pétitionnaires ont des facilités suffisantes de transport, également à Pearce et à Monarch.

Il est dit que la demande contenue dans la pétition est pour l'avantage des propriétaires de quelque 24,000 acres de terre. La plupart des cultivateurs qui ont signé la pétition habitent au nord et au nord-est de Staunton. Ils prétendent que, pour charroyer leur grain à Monarch, il leur faut passer Staunton, se rendre à Monarch et revenir, une distance d'environ neuf milles. Ils disent que s'il y avait une voie d'évitement à Staunton, ils pourraient faire deux voyages dans l'espace de temps qu'ils mettent à en faire un actuellement.

Lors de l'audition de la cause à Kipp, il a été prouvé que la rivière Old-Man n'est guéable à aucun point près de Staunton, et qu'il n'y a ni pont ni bateau traversier pour le trafic; conséquemment, les pétitionnaires ne peuvent profiter des facilités qui sont à Pearce. Diverses requêtes ont été présentées au gouvernement de la province pour demander la construction d'un pont; mais l'avocat des requérants a déclaré que la démarche n'avait eu absolument aucun résultat, à l'exception de l'avis de la part du ministère des Travaux publics que le pont ne pouvait pas être construit. Apparemment, des contre-pétitions avaient aussi été présentées au gouvernement au sujet de l'emplacement du pont.

Il fut dit, de plus, que les pétitionnaires qui désirent obtenir des facilités de transport à Staunton trouvent que le sol à cet endroit offre une forte rampe entrecoupée de baisseurs, ce qui rend difficile le charroyage du grain à Monarch.

Il faut admettre que, dans les présentes conditions, le seul point d'expédition qui soit d'un accès relativement facile pour les pétitionnaires est Monarch. L'embranchement Carmangay se dirige vers le nord-est, quelque peu à l'est de l'endroit où habitent les pétitionnaires, mais ces derniers n'ont pas prouvé que l'on en faisait usage pour les expéditions, chose que la compagnie de chemin de fer n'a pas, non plus, prétendue. Toute la question se résume à ceci: des facilités raisonnables de transport ont-elles été accordées par la compagnie du chemin de fer? La distance entre Pearce et Monarch ne semble pas hors de raison. Il est vrai que l'absence d'un pont empêche les pétitionnaires de faire leurs transports à Pearce; mais c'est là une condition de choses dont la compagnie de chemin de fer n'est pas responsable. Après réflexion sur ce qui a été établi à l'enquête et avoir eu occasion de visiter les lieux mêmes, je suis d'avis qu'il n'a pas éte démontré que la demnde d'une voie d'évitement à l'endroit en question serait justifiable.

Le commissaire en chef Mabee est du même avis.

APPENDICE "D".

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre comme septième rapport de la Commission un mémoire contenant des statistiques concernant le fret, les voyageurs, les messageries, le téléphone, le télégraphe, les wagons-lits et les wagons-salons; statistiques présentées depuis le 1er novembre 1904, alors que par ordre de la Commission, en vertu de l'article 311 de la loi des chemins de fer de 1903, les compagnies de chemins de fer commencèrent à nous communiquer leurs tarifs jusqu'au 31 mars 1911; et depuis le 1er avril 1911 jusqu'au 31 mars 1912 inclusivement, et aussi les ordonnances les plus importantes concernant le trafic rendues par la Commission jusqu'au 31 mars 1912.

STATISTIQUES REÇUES DEPUIS LE 1ER AVRIL 1911 JUSQU'AU MARS INCLUSIVEMENT.

Fret—			
Tarifs locaux	4,706		
Suppléments	10,358	15,064	
Tarifs communs	8,460		
Suppléments	27,109	35,569	
Tarifs internationaux	31,099		
Suppléments	108,431	139,530	
			190,163
Voyageurs—			
Tarifs locaux	4,030		
Suppléments	3,246	7,276	
Tarifs communs	1,814		
Suppléments	2,726	4,540	
Tarifs internationaux	7,518		
Suppléments	7,635	15,153	
			26,969
Messageries—			
Tarifs locaux	2,523		
Suppléments	19,791	22,314	
Tarifs communs	1,516		
Suppléments	7,953	9,469	
Tarifs internationaux	1,639		
Suppléments	812	2,451	
			34,234
Téléphone—			
Tarifs locaux	757		
Suppléments	594	1,351	
Tarifs communs	1,171		
Suppléments	609	1,780	
Tarifs internationaux	419		
Suppléments	2,738	3,177	
			6,308

Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	46		
Suppléments	22	68	
Tarifs communs	19		
Suppléments	12	31	
Tarifs internationaux	24		
Suppléments	17	41	
			140
Télégraphe—			
Tarifs	74		
Suppléments	36	110	110
Totaux comprenant toutes les statistiques			257,924

STATISTIQUES REÇUES DEPUIS LE 1ER AVRIL 1911 JUSQ'AU 31 MARS 1912.

Fret—			
Tarifs locaux	797		
Suppléments	2,807	3,604	
Tarifs communs	2,168		
Suppléments	6,653	8,821	
Tarifs internationaux	6,093		
Suppléments	6,630	32,723	
			45,148
Voyageurs—			
Tarifs locaux	598		
Suppléments	770	1,368	
Tarifs communs	409		
Suppléments	712	1,121	
Tarifs internationaux	939		
Suppléments	1,701	2,640	
			5,129
Messageries—			
Tarifs locaux	1,595		
Suppléments	6,375	7,970	
Tarifs communs	73		
Suppléments	460	533	
Tarifs internationaux	54		
Suppléments	66	120	
			8,623
Téléphone—			
Tarifs locaux	47		
Suppléments	93	140	
Tarifs communs	649		
Suppléments	481		
Tarifs internationaux	2		
Suppléments	582		
			1,854

Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	1		
Suppléments	4	5	
Tarifs communs	1		
Suppléments	9	10	
Tarifs internationaux	1		
Suppléments	11	12	
			27
Télégraphe—			
Tarifs	4		
Suppléments	22	26	
Totaux comprenant toutes les statistiques			60,807
Grand total			318,731

SOMMAIRE DES ORDONNANCES CONCERNANT LE TRAFIC D'INTERET GENERAL.

Le 9 mars 1904, ordonnance permettant aux compagnies de chemins de fer de continuer à accorder des taux réduits aux membres du clergé, aussi aux étudiants des universités, collèges et écoles, pour aller dans leurs familles et en revenir.

Ordre n° 237, le 28 juin 1904—Ordre de réduire les taux de fret sur les toiles huilées par charge de wagon, de Toronto à Halifax, Winnipeg et Calgary.

Ordre n° 101, le 16 juillet 1904.—La classification canadienne n° 12 de fret, avec le supplément n° 1, et la circulaire du règlement n° 1 sont approuvés.

Le 30 juin 1904, ordre réduisant les taux sur les douves de tonneaux par charge de wagon.

Ordre n° 123, le 30 juillet 1904.—Ordre aux compagnies de chemins de fer de cesser de prélever des taux prohibitifs sur le bois de construction et les traverses de cèdre, etc., etc., et de les remplacer par des taux qui ne feront pas de distinction entre le cèdre et les autres bois; et aussi d'amender la classification canadienne de fret en mettant, avec les autres produits des forêts, les perches, les piquets de clôture, les poteaux de télégraphe et les traverses de chemins de fer, au lieu de transporter ces objets comme ci-devant, seulement en vertu d'un " contrat spécial ".

Le 30 juillet 1904, les compagnies de chemins de fer reçoivent ordre de déduire leurs taux sur les bouteilles en verre, par charge de wagon, expédiées de Wallaceburg à Toronto, Hamilton, Berlin et Montréal.

Ordre n° 206, le 3 octobre 1904.—Ordonnance concernant des taux spéciaux sur matériaux et machines destinés à de nouvelles industries. Les compagnies reçoivent ordre de produire à la Commission, les demandes à cet effet, lesquelles seront traitées selon leur mérite.

Ordre n° 204, le 3 octobre 1904.—Demande de la Compagnie du Grand-Tronc qu'il lui soit permis de réduire ses taux de fret sur le charbon expédié à Cobourg, Ont., pour des fins industrielles, à un chiffre moindre que celui payé par le consommateur ordinaire et le commerçant. Demande refusée.

Le 10 octobre 1904, ordonnance réduisant les taux sur le charbon des frontières de Niagara et de Détroit à Almonte, Ont.

10 octobre 1904, ordonnance revisant et diminuant la classification des fruits et fixant un prix maximum pour la réfrigération des wagons à fruits en transit.

10 octobre 1904, ordonnance réduisant les taux sur les pois cassés pour l'exportation au même taux que ceux sur la farine pour l'exportation.

Ordre n° 210, le 31 octobre 1904, ordre aux compagnies de chemins de fer de cesser de prélever des taux plus élevés sur les planches de cèdre venant des scieries de la Colombie-Britannique que ceux prélevés sur le pin, le sapin et l'épinette.

Ordre n° 297, le 31 décembre 1904—Désapprobation de certains tarifs de fret augmentés sur les produits de céréales expédiés d'Ontario aux Provinces maritimes, lesquels avaient été émis sans avis légal. Les compagnies reçoivent ordre de rembourser les expéditeurs.

Ordre n° 350, le 9 fécrier 1905—Conditions en vertu desquelles les compagnies de chemin de fer pourront préparer et produire à la Commission des taux spéciaux, en certains cas, conformément à l'article 275 de la loi des chemins de fer de 1903.

Ordre n° 357, le 9 février 1905—Ordre déterminant dans quelles circonstances la Commission recevra avis par télégraphe de changements dans les taux de fret dans certains cas d'urgence.

Ordre n° 398, le 6 mars 1905—Ordre de réduire les taux de transport du bétail de certaines parties de l'Ontario à Montréal, Saint-Jean, Saint-Jean-ouest, et Portland, pour l'exportation, de façon à ce qu'ils concordent avec les taux payés par les expéditeurs des Etats-Unis.

Ordre n° 424, le 15 avril 1905—Les compagnies de chemin de fer reçoivent ordre de cesser de prélever des taux plus élevés sur le grain entre les gares locales d'Ontario et de Québec que ceux prélevés sur la farine et autres produits des céréales entre les mêmes points.

Le 2 juin 1905—Ordre de discontinuer les taux de préférence sur le charbon de Port-Stanley et Rondeau, Ont.

Ordre n° 653, le 5 juillet 1905—Remise en vigueur de certains taux de commodité autrefois prélevés sur expéditions par charge de wagon de bardeaux et revêtements métalliques.

Le 13 juillet 1905—Ordre est donné de discontinuer les diminutions de taux sur le camionnage et autres choses accordées par les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs pour compenser les désavantages qu'imposent certaines localités, à moins qu'elles ne soient publiées dans les tarifs des compagnies.

Ordre n° 602, le 25 juillet 1905—Ordre donné à la Compagnie du Grand-Tronc de fournir des moyens raisonnables et convenables pour l'échange du trafic à London, Ont., et de préparer des taux pour le transfert du trafic au chemin de fer du Pacifique-Canadien et *vice versa.*

Ordre n° 586, le 25 juillet 1905—Ordre de réduire les taux sur le fret expédié d'Ontario à Montréal, Québec, et tous les ports de l'Atlantique pour l'exportation.

Le 5 septembre 1905—Les compagnies de chemins de fer reçoivent instruction d'établir leur taux de transport sur le charbon depuis les ports d'entrée de la frontière et les ports des lacs jusqu'à un point quelconque d'Ontario sur une base égale de tant par mille.

Ordre n° 641, le 4 septembre 1905—Ordre est donné d'égaliser les taux de fret aux gares entre North-Bay et Saut-Sainte-Marie, Ont., comme ils le sont pour les expéditeurs entre Toronto et Collingwood.

Ordre n° 913, le 19 septembre 1905—Ordre est donné de réduire les taux prélevés à New-Westminster, C.-B., pour changement de voie, sur les wagons chargés de grains à destination de la distillerie à Sapperton, et fixant des taux de changement de voie au terminus de New-Westminster.

Ordre n° 857, le 14 octobre 1905—Ordre de réduire les taux sur la pierre transportée des carrières du Manitoba à Winnipeg.

Ordre n° 976, le 17 octobre 1905—Les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern reçoivent ordre d'échanger des wagons chargés de fret sans transbordement à Winnipeg et à Saint-Boniface, Man., pour expédition ou livraison à ces endroits.

Ordre n° 766, le 31 octobre 1905.—Ordre de réduire les taux sur les fèves expédiées, par chargement de wagon, de différents points d'Ontario.

Ordre n° 763, le 15 novembre 1905—Des dispositions sont prises pour la distribution équitable de wagons vides aux ports du lac Huron et de la baie Georgienne pour le transport du grain du Nord-Ouest durant la période de rareté des wagons.

Ordre n° 790, le 28 novembre1905—Arrangements pour faciliter l'échange de trafic à Lindsay, Ont., entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, et fixation des taux pour changement de voie du trafic local.

Ordre n° 1174, le 14 décembre 1905—Ordre de réduire les taux sur le foin pressé et le fourrage par charge de wagon aux gares du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien dans la province de Québec à destination des ports de l'Atlantique au nord de Boston et comprenant cette ville, pour l'exportation.

Ordre n° 1226, le 14 décembre 1905—Ordre est donné que les taux sur le grain et les produits du grain par charge de wagon, à partir des gares à l'ouest de Montréal jusqu'à Cornwall et Finch, Ont., et comprenant ces endroits et au sud du Saint-Laurent dans les comtés de Saint-Jean, Laprairie, Napierville, Châteauguay et Huntingdon, à des endroits à l'est de Lévis, P.Q., n'excèdent pas les taux de Montréal aux mêmes points de plus de 2 centins par 100 livres, ou plus que la différence qui existait à la date de cet ordre.

Ordre n° 906, le 6 janvier 1906—Promulgation par la Commission de nouveaux règlements pour le service des chemins de fer ou frais d'emmagasinage plus favorables au public que les anciens, et applicables à toutes les affaires de chemins de fer sujettes à sa juridiction.

Ordre n° 955, le 14 février 1906—Ordre réduisant les taux prélevés par la *Red Mountain Railway Co.*, pour changement de voie du minerai à Rossland, C.-B., pour le haut-fourneau de Trail.

1 ch. " O " (amendé par ordonnance du 16 novembre 1906).

Ordre n° 989, le 14 février 1906—Ordre de réduire les taux sur le grain par charge de wagon à partir de l'élévateur du Pacifique-Canadien à Owen-Sound jusqu'aux voies de déchargement du terminus au même endroit.

Ordre n° 1004, le 24 mars 1906— Fixation de poids minimum par charge de wagon sur le fret chargé dans les fourgons d'une longueur plus grande que la longueur intérieure étalon de 36 pieds et 6 pouces.

Le 24 mars 1906—Augmentation prescrite des articles qui peuvent être expédiés dans des charges mixtes de wagons au taux de charge de wagon.

Ordre n° 1005, le 24 mars 1906—Réduction dans le poids minimum à être prélevé pour les articles légers et encombrants qui doivent être transportés sur des wagons ouverts.

Ordre n° 1175, le 6 juin 1906—Poids minimum de charbon de bois par charge de wagon autorisé par la classification canadienne de fret ne doit pas dépasser les tarifs exceptionnels sur le charbon. Révision des taux en conséquence des taux exceptionnels depuis le Saut-Saint-Marie.

Ordre n° 1322, le 29 juin 1906—Ordre est donné de réduire les taux sur les produits des fabriques de conserves alimentaires, par charge de wagons, depuis les points dans Ontario où existe cette industrie jusqu'à Montréal, pour exportation.

Ordre n° 1336, le 18 juillet 1906—Fixation des taux qui devront être prélevés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour échange de trafic avec le chemin de fer Grand-Tronc pour le charger ou le décharger à London, Ont.

Ordre n° 1284. 1, 2, le 19 juillet 1906—Le chemin de fer Dominion-Atlantic est autorisé à exiger les taux d'express sur le poisson frais et sur les trains de fret spécieux marchand à la vitesse de trains express, d'Halifax à Yarmouth, N.-E., pour exportation à Boston, lorsqu'il est consigné en quantités dépassant la capacité de transport de la compagnie d'express.

Ordre n° 1356, le 31 juillet 1906—Ordre re renouveler les taux de l'ouest de Montréal à Toronto sur le papier peint expédié de Toronto à Montréal et à Ottawa, et comme maximum aux points intermédiaires, avec des réductions proportionnées pour les endroits à l'est de Montréal.

Ordre n° 1327, le 1er août 1906—Ordre complétant l'ordre du 30 juillet 1904, obligeant les compagnies de transporter les traverses de chemins de fer aux différents endroits du Canada à des taux n'excédant pas ceux du tarif spécial sans concurrence sur le bois ordinaire, aussi pour les Etats-Unis aux endroits à taux communs. Ordre du 30 juillet 1904 contre la Compagnie du Kingston et Pembrooke rendu applicable à toutes les compagnies de chemins de fer.

Ordre n° 1380, le 11 août 1906—Ordre obligeant les compagnies de chemins de fer à abolir le taux additionnel arbitraire de 5 centins par 100 livres exigé jusque-là pour les points de la côte de la Colombie-Britannique sur le trafic transcontinental venant de l'est du Canada, et aussi ordre de substituer le poids minimum par charge de wagon de la classification canadienne de fret au taux maximum le plus élevé prélevé précédemment sur le dit trafic chargé dans des wagons plus longs que le wagon étalon de 36 pieds 6 pouces; aussi de se conformer, pour le poids à accorder sur le bois employé pour renforcer ou protéger autrement les effets expédiés par charge de wagon du dit trafic transcontinental ayant besoin d'une telle protection, à la base accordée ailleurs au Canada.

Ordre n° 1861, le 13 octobre 1906—Approbation du supplément n° 7 de la classi-classification canadienne de fret n° 12.

Ordre n° 1862, le 13 octobre 1906—Ordre aux compagnies de chemins de fer Nelson et Fort-Sheppard et Pacifique-Canadien de donner des facilités de transport et de logement suffisantes et convenables pour le transport et l'échange de madriers, de bardeaux, etc., de Salmo et Ymir, C.-B., à tous les points de l'est du Canada.

Ordre n° 1947, le 9 novembre 1906—Taux prescrits sur le trafic aux gares de chemin de fer et aux ports d'escale des lacs, dans les districts de Kootenay et Yale, C.-B.

Ordre n° 1976, le 12 novembre 1906—Approbation du supplément n° 8 de la classification canadienne du fret n° 12.

Ordre n° 1997, le 19 novembre 1906—Promulgation de règlements concernant la publication et la mise en vigueur de tarifs d'express.

Ordre n° 1995, le 19 novembre 1906—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sont autorisées, à certaines conditions, à rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour camionnage aux quais de Montréal durant la saison de navigation 1905, à la demande conjointe des dites compagnies et des exportateurs.

Ordre n° 2139, le 6 décembre 1906—Promulgation de règlements concernant la publication et l'application des tarifs de téléphone.

Ordre n° 8570, le 15 février 1907—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sont autorisées, à certaines conditions, de rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour le camionnage aux quais de Montréal durant la saison de navigation de 1906, à la demande conjointe des dites compagnies et des exportateurs.

Ordre n° 2674, le 13 mars 1907—Ordre de réduire le taux sur le bois en grume par charge de wagon, du lac Brûlé, Ont., à Renfrew, Ont.

Ordre n° 2690, le 18 mars 1907—Ordre aux compagnies de chemin de fer de réduire leurs taux sur transport de voyageurs sur toutes leurs lignes de chemin de fer au Canada à l'est des montagnes Rocheuses à un maximum de trois cents par mille.

Ordre n° 2800, le 11 avril 1907—Approbation du supplément n° 8 de la classification canadiene de fret n° 12.

Ordre n° 2870, le 12 avril 1907—Instructions données aux compagnies de téléphone de fournir des détails de tout service gratuit ou de taux réduits qu'elles ont

accordés, moins élevés que le tarif des taux publiés; aussi détails des cas dans lesquels le service de ces compagnies est donné en entier ou en partie pour des considérations autres que des paiements en argent.

Ordre n° 3148, le 22 mai 1907—Permission accordée à la *St. John Ice Company* de prendre des procédures contre la *New Brunswick Southern Railway Company*, pour transport de glace pour d'autres personnes au-dessous des taux prescrits.

Ordre n° 3213, le 25 juin 1907—Ordre au chemin de fer Grand-Tronc de fournir des wagons et toutes les facilités nécessaires pour recevoir, charger et transporter le trafic d'importation reçu sur les quais à Montréal, indépendamment des compagnies de camionnage au moyen desquelles le trafic est offert.

Ordre n° 3249, le 29 juin 1907—Approbation de la classification canadienne de fret n° 13.

Ordre n° 3251, le 2 juillet 1907—Ordre est donné que les taux sur le fer et l'acier importés en charges de wagons, du port de Montréal à la *Simplex Railway Appliance*, à Blue-Bonnets, soit de 2½ par 100 livres, y compris le service de la vérification de la marchandise du camion au wagon.

Ordre n° 3241, le 3 juillet 1907—Approbation du supplément n° 9 au n° 12 de la classification canadienne du fret.

Ordre n° 3346, le 5 juillet 1907—Ordre est donné à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'émettre des billets de troisième classe aux taux de 2 cents par mille, et de faire circuler tous les jours des voitures de troisième classe entre Toronto et Montréal.

Ordres n°s 3258, 3617, 3925, le 6 juillet, le 23 septembre et le 13 novembre 1907—Causes des tarifs des Conseils de Commerce International et de Toronto. Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, Père-Marquette, Wabash, Toronto, Hamilton et Buffalo, et Canadian-Northern-Ontario, reçoivent l'ordre de reviser et de republier leur tarif spécial de fret pour les stations intermédiaires (désignées sous le nom de tarif des villages), dans le territoire à l'est de North-Bay, et comprenant cet endroit, et à l'est de la baie Georgienne, du lac Huron et des rivières Saint-Clair et Détroit, et au sud de la rivière Ottawa, d'après une échelle de parcours uniforme et modifiée prescrite par la Commission; et aussi de reviser et de republier leur taux de fret pour leurs plus grands parcours depuis le centre et l'ouest d'Ontario jusqu'aux gares de l'est canadien, les taux maximums depuis les gares canadiennes sur la frontière à Détroit et à la rivière Saint-Clair jusqu'à toutes les gares de l'est sur l'Atlantique et au nord de la rivière Ottawa devant être fixés d'après l'échelle des taux de la première classe depuis Détroit et Port-Huron jusqu'aux mêmes endroits.

Ordre n° 3309, le 6 juillet 1907—Ordre aux compagnies de chemins de fer de fournir à la Commission certains renseignements concernant leur trafic non prévu par l'article 375 de la loi des chemins de fer.

Ordre n° 3311, le 17 juillet 1907—La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est autorisée à fournir des taux aux points terminaux de la côte de la Colombie-Britannique sur le grain et les produits du grain, pour exportation en Asie, par la publication et l'affichage d'avis de taux spéciaux.

Ordre n° 3504, le 6 août 1907—Ordre donné aux compagnies de chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon et Pacifique-Canadien de fournir un logement convenable et suffisant et des facilités pour le camionnage du trafic à certains points sur le chemin de fer Vancovuer, Westminster et Yukon aux gares sur le Pacifique-Canadien.

Ordre n° 3508, le 6 août 1907—Ordre aux compagnies du chemin de fer *Crow's Nest Southern* et Pacifique-Canadien de fournir un logement suffisant et convenable pour le transport du trafic depuis certains endroits sur le *Crow's Nest Southern* à d'autres points sur le Pacifique-Canadien.

Ordre n° 4062, le 4 novembre 1907—Ordre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de réduire ses taux depuis Rouse's-Point, N.-Y., jusqu'à Coteau-Junction et Saint-Polycarpe, P.Q., à 80 cents par tonne, poids brut sur l'anthracite, et à 70 cents sur le charbon bitumineux.

Ordre n° 3951, le 21 novembre 1907—Ordre au Grand-Tronc de réduire certains taux sur le papier expédié des papeteries Merriton, Sainte-Catherine et Thorold à Montréal, de façon à ce qu'ils ne soient pas plus élevés que les taux de Montréal et Brantford.

Ordre n° 4277, le 30 janvier 1908—Les présidents des comités de classification *Official, Western and Southern* autorisés à produire à la Commission copie de leur classification de fret avec supplément, de la part des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis qui fournissent des tarifs de fret internationaux d'après ces classifications.

Ordre n° 4533, 25 mars 1908—Les compagnies de chemins de fer sont autorisées à émettre des billets gratuits aux secrétaires des employés de chemins de fer faisant partie de la Y.M.C.A., domiciliés sur le parcours de leur voie, lorsqu'ils voyagent en leur qualité de secrétaires ou lorsqu'ils sont transférés à un autre poste.

Ordre n° 4680, le 7 mai 1908—Taux de 3e classe fixé sur livres en caisse, par charge de wagon.

Ordre n° 4682, le 7 mai 1908—Les compagnies de chemins de fer Intercolonial et Grand-Tronc libérées de leur entente avec le Pacifique-Canadien, au sujet de la question des taux de fret à Frédéricton, N.-B., sur le trafic à partir des gares à l'ouest de Montréal. L'échelle des taux de Saint-Jean, N.-B., remise en vigueur à Frédéricton.

Ordre n° 4781, le 27 mai 1908—Ordre aux compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Wabash de pourvoir à l'échange des billets de voyageurs entre toutes les gares de l'Ontario à travers lesquelles circulent les trains de voyageurs de ces deux compagnies.

Ordre n° 4784, 23 avril 1908—Ordre aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de s'entendre avec la Compagnie de chemin de fer *Canadian Northern Ontario* pour fixer un tarif commun de taux et faciliter le transport des voyageurs se rendant aux gares où il n'y a pas de concurrence, ou en revenant, sur le chemin de fer *Canadian Northern Ontario.*

Ordre n° 4796, 29 mai 1908—Ordre pour fixer les taux à être payés au chemin de fer Michigan-Central par la *John Campbell Milling Co.,* de Saint-Thomas, pour avoir fait changer de voie leur trafic reçu du Grand-Tronc ou consigné à des gares de cette voie, ou expédié par ce chemin, et ordonnant à la Compagnie du Michigan-Central de rembourser les surtaux avec intérêt.

Ordre n° 4884, 17 juin 1908—Classification des fournitures militaires approuvée.

Ordre n° 4886, 18 juin 1908—Réduction et révision des taux sur le sucre expédié de Vancouver aux gares de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Ordre n° 4988, 8 juillet 1908—Prescrivant des taux uniformes pour services de changements de voies réciproques à leur terminus, applicables à toutes les compagnies soumises à la loi des chemins de fer.

Ordre n° 5117, 30 juillet 1908—Permettant aux compagnies de chemin de fer de fournir leur tarif de taux par l'entremise d'agents à l'extérieur munis de procurations remises au bureau.

Ordre n° 5774, 3 décembre 1908—Autorisant la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Eastern de faire face sur la côte du Pacifique, par des taux spéciaux de concurrence, à la concurrence de bateaux indépendants non soumis à la loi des chemins de fer.

Ordre n° 5954, 21 décembre 1908—Aux compagnies de chemin de fer de publier et de fournir des tableaux complets de distances entre toutes leurs gares au Canada.

Ordre n° 5955, 15 décembre 1908—Aux campagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern de publier et de fournir un tarif commun sur le grain et ses produits expédiés de certaines gares de la ligne de la *Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Co.* aux gares dans la Colombie-Britannique.

Ordre n° 6147, 21 janvier 1900—Fixant le taux pour délais que le Pacifique-Canadien peut prélever sur le grain de l'Ouest et ses produits attendant des ordres à Cartier, Ont.

Ordre n° 6148, 21 janvier 1909—Fixant le taux pour délais que le chemin de fer Grand-Tronc peut prélever sur le bois ou les produits de la forêt attendant des ordres au tunnel de Sarnia.

Ordre n° 6166, 13 janvier 1909—Réduisant les taux sur le grain de l'Ouest expédié par vaisseaux de Kingston à certains endroits de Québec et des Provinces maritimes.

Ordre n° 6167, 4 février 1909—Fixant des conditions pour le transport du gaz acétylène par express.

Ordre n° 6168, 13 février 1909—Réduisant les taux sur le charbon à partir de la frontière Niagara jusqu'à Lindsay, Ontario.

Ordre n° 6186, 1er février 1909—Déterminant le montant accordé par les compagnies de chemin de fer aux consignateurs obligés de fournir des portes intérieures provisoires aux wagons servant à l'expédition du grain (voyez ordre 8860).

Ordre n° 6242, 8 février 1909—Formule de libération de responsabilité pour fret expédié à des haltes.

Ordre n° 6701, 19 février 1909—Déterminant le montant à payer par les compagnies de chemins de fer aux consignateurs obligés de fournir des portes provisoires protectrices pour que les wagons puissent servir à l'expédition du charbon.

Ordre n° 6702, 25 mars 1909—Etablissant des taux hors de la concurrence sur le bois comme étant les plus élevés qu'on puisse prélever sur les poteaux de bois pour télégraphe, téléphone et trolley entre les gares à l'est de Port-Arthur lorsqu'ils sont chargés sur des wagons séparés, et établissant des échelles de prix pour les poteaux nécessitant plus d'un wagon pour leur transport.

Ordre n° 6749, 4 février 1909—Réduisant les taux sur le charbon de Bienfait, Sask., à certains endroits dans le Manitoba et la Saskatchewan.

Ordre n° 6763, 19 février 1909—Déterminant le montant payable par les compagnies de chemins de fer aux consignateurs qui, n'étant pas pourvus de wagons pour le transport du bétail sur pied, sont obligés de fournir du bois convenable pour poser des portes aux wagons à bestiaux. (Voir ordre 8860.)

Ordre n° 6859, 6 février 1909—Fixant les taux que doivent prélever les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern pour échange réciproque de grain retenu en transit pour minoteries, traitement ou emmagasinage et réexpédition.

Ordre n° 6689, 29 mars 1909—Enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la loi des chemins de fer de fournir leur tarif maximum officiel de taux pour wagons-lits et wagons-salons.

Ordre n° 6901, 16 avril 1909—Approbation de taux n'excédant pas $3 par wagon pour changement de destination d'un wagon en transit.

Ordre n° 3947, 26 avril 1907—Ordre à la Compagnie du Pacifique-Canadien de préparer avec ses lignes correspondantes et publier des tarifs revisés sur la base de $1.60 par 100 livres sur les oranges par charge de wagon, ou sur chargements de wagon d'oranges et de citrons, et $1.45 sur wagons chargés exclusivement de citrons et expédiés de Californie à Régina *via* Kings-Gate, Colombie-Britannique, ou Emerson, Man.

Ordre n° 6969, 6 mai 1909—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien reçoivent instructions de faire honneur, à partir de la frontière

et sur leurs lignes du Canada, aux billets d'entier parcours et aux billets de contrôle du bagage pour entier parcours, billets émis et fournis par de nouvelles compagnies de chemins de fer des Etats-Unis de certains points des Etats-Unis à d'autres points non en concurrence sur le Canadian-Northern-Ontario.

Ordre n° 6996, 29 avril 1909—Déterminant la base des taux de Montréal sur le grain et les produits du grain transportés par la voie des lacs à des gares du Pacifique-Canadien dans le Nouveau-Brunswick.

Ordre n° 7023, 10 mai 1909—Approbation du supplément n° 1 à la classification canadienne n° 14.

Ordre n° 7045, 4 mai 1909—A la *Montreal Park and Island Railway Co.*, d'accorder au quartier Mont-Royal (Côte des Neiges) des taux aussi favorables qu'aux habitant de Notre-Dame-de-Grâce. (Voir ordres 7975 et 7976.)

Ordre n° 7093, 31 mai 1909—Sur la plainte de la *British American Oil Co.*, de Toronto, que la Compagnie du Grand-Tronc a prélevé injustement des taux différentiels sur des consignations d'huile brute depuis Stoy, Illinois, jusqu'à Toronto, en refusant d'appliquer le tarif commun publié et fourni au commerce, d'après les taux de cinquième classe de la classification—il est déclaré que le taux légal devait être la dite cinquième classe de tarif pour le parcours entier; autorisation est donnée au Grand-Tronc de rembourser la différence entre le dit taux de 20 cents par 100 livres et le taux de 32½ exigé et perçu. Voir ordres 14386 et 15297.)

Ordre n° 7164, 3 juin 1909—Approuvant formule de quittance, ou contrat spécial, pour le transport du minerai d'argent et autres minerais précieux.

Ordre n° 7246, 16 juin 1909—Obligeant les compagnies qui composent la *White Pass and Yukon Route* de fournir dans le délai de trente jours les tarifs de leurs taux concernant le trafic de fret continu reçu des vaisseaux de Skagway-Alaska, en destination de White-Horse, Y.-T., ou à des points intermédiaires entre la frontière et White-Horse; aussi le trafic de fret depuis White-Horse et les dits endroits intermédiaires en destination de Skagway; aussi de fournir la base du partage des dits taux entre les dites compagnies.

Ordre n° 7227, 16 juin 1909—Fixant les taux communs pour parcours continu sur les bois de construction, les bardeaux, et autres produits de la forêt, à partir d'endroits situés sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon entre New-Westminster et Vancouver *via* New-Westminster ou Vancouver, jusqu'à des endroits sur le Pacifique-Canadien autres que ceux qui sont accessibles par le Great-Northren et ses correspondances, sur la base de 1 centin par 100 livres au-dessus des taux du Pacifique-Canadien depuis Vancouver jusqu'aux mêmes endroits. (Voir ordre 9187.)

Ordre n° 7325, 22 juin 1909—Abrogeant la clause "*h*" de l'ordre n° 3258 du 6 juillet 1907 (affaire des taux de la Chambre de Commerce de Toronto), prohibant les avances dans certains taux exceptionnels alors existant sans la sanction de la Commission, la dite clause ayant servi à la fin qu'elle visait.

Ordre n° 7343, 23 juin, et 8337, 8 octobre 1909—Obligeant les compagnies de chemins de fer de prendre à leur compte les taxes de quaiage à Montréal et celles du maître de port, sur le fromage expédié des gares à l'ouest de Montréal sur connaissement local pour être expédié plus tard du port de Montréal, pourvu que cette exportation n'ait pas lieu plus tard que le 31 mai de la saison de navigation subséquente du fleuve Saint-Laurent.

Ordre n° 7494, 7 juillet 1909—Désavouant les taux de la Compagnie de message-Canadienne sur l'expédition de fruits de Queenston, Ontario, à Toronto.

Ordre n° 7495, 25 juin 1909—Réduisant les taux communs sur le charbon bitumineux expédié de Black-Rock, N.-Y., et de Suspension-Bridge à Marlbank, Ontario.

Ordre n° 7562, 15 juillet 1909—Approbation de deux formules uniformes de connaissement, l'une pour expédition à ordre et l'autre pour expédition directe, pour l'usage de toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la loi des chemins de fer.

Ordre n° 7585, 23 juillet 1909—Ordre à la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta de réduire son tarif pour le transport des voyageurs à trois cents par mille, et un sixième de moins pour les billets d'entier parcours, aller et retour, et de reviser ses taux spéciaux de fret sur la base de ceux du Pacifique-Canadien dans la même région.

Ordre n° 7599, 24 juillet 1909—Enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission de se conformer aux règles et règlements approuvés de temps à autre par la *Master Car Builders' Association* concernant le chargement du bois de construction, des billes et de la pierre sur des wagons ouverts.

Ordre n° 7602, 23 juillet 1909—Aux compagnies du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern, de publier et de produire leur tarif commun de taux d'entier parcours sur le trafic par chargement de wagons compris dans les classes 6 à 10 de la classification canadienne, entre Edmonton et North-Edmonton, et toutes les gares sur le Pacifique-Canadien au sud de Red-Deer et comprenant cet endroit, à l'est de Daysland et Tees et comprenant ces endroits, et à l'est et l'ouest de Calgary et MacLeod *via* Strathcona-Junction, sur la base de 1 cent par 100 livres plus élevé que les taux du Pacifique-Canadien à Strathcona et de ce point.

Ordre n° 7881, 28 août 1909—Règlements pour la réception, l'expédition et la livraison d'explosifs par chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement qui accepte le transport d'explosifs.

Ordre n° 7975, 1er juillet 1909—Permission donnée à la *Montreal Park and Island Railway Co.* d'interjeter appel à la Cour Suprême sur la question de savoir si la Commission pouvait ou devait, rendant son ordre n° 7045, 4 mai 1909, perdre de vue le contrat en date du 7 novembre 1907, entre la *Montreal Park and Island Railway Co.* et la municipalité de Notre-Dame-de-Grâce.

Ordre n° 7976, juin 1909—Permission donnée à la *Montreal Street Railway Co.* d'interjeter appel à la Cour Suprême sur la question suivante, savoir, si en vertu d'une interprétation exacte des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et de l'article 8 de la loi des chemins de fer, la *Montreal Street Railway Co.* est soumise, au sujet de son trafic d'entier parcours avec la *Montreal Park and Island Railway Co.*, à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada.

Ordre n° 8184, 25 septembre 1909—Approbation du supplément numéro 2 de la classification canadienne numéro 14.

Ordre n° 8513, 16 octobre 1909, obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à réduire ses taux pour le transport du grain depuis son élévateur de Point-Edward à la minoterie *King Milling Co.* à Sarnia à un cent et demi par cent livres.

Ordre n° 8860, 1909—Fixant les compensations à être accordées par les compagnies de chemins de fer aux expéditeurs qui sont obligés de fournir des portes intérieures temporaires aux wagons pour les mettre en état de servir à certains transports (cet ordre annule les ordres n°s 6186 et 6763).

Ordre n° 8992, 22 novembre 1909—Règlement pour le pesage gratuit des wagons contenant du charbon bitumineux au port d'entrée d'Ontario; aussi, pour nouveau pesage à destination ou sur des balances à des voies intermédiaires, à la demande du consignataire sur paiement de taux supplémentaires prescrits.

Ordre n° 9031, 2 décembre 1909—A la *Niagara, St. Catherines and Toronto Railway Co.*, de rétablir le taux commun de 2 cents par 100 livres autrefois prélevé sur la pâte de bois, par charge de wagon, de Thorold, Ontario, à Suspension-Bridge, New-York.

Ordre n° 9099, 23 décembre 1909—Ordre à la Compagnie du Pacifique-Canadien de rétablir les anciens taux sur les expéditions de fer et d'acier, de Saint-Jean à des gares du chemin de fer Québec-Central, à la demande de certaines maisons de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, protestant contre l'augmentation des taux.

Ordre n° 9128, 21 décembre 1909—A la requête des manufacturiers de Winnipeg, demandant un ordre donnant instructions aux compagnies de chemins de fer d'égaliser leurs taux sur les bardeuax et tôles de revêtement métalliques expédiés de certains endroits de l'est au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta, à ceux des matériaux non manufacturés. Ordre en date du 5 juillet 1905, donnant instructions de rétablir les taux exceptionnels dernièrement prélevés sur les tôles de revêtement et les bardeaux métalliques annulé, en autant qu'il se rapportait à l'expédition de ces articles à des endroits à l'ouest de Port-Arthur et comprenant cette ville.

Ordre n° 9156, 3 janvier, et 9013, 9 mars 1910—Fixant les taux devant être prélevés par les compagnies de messageries pour le transport des journaux quotidiens de Winnipeg aux mêmes taux que ceux de la *Dominion Express Company* dans l'est du Canada.

Ordre n° 9164, 22 décembre 1909—Aux compagnies de télégraphe du Pacifique-Canadien, *Great North Western* et *Western Union* de retarder la révision des règlements de leur code entre les différents points du Canada jusqu'au premier juillet 1910.

Ordre n° 9187, 7 janvier 1910—(Supplément à l'ordre 7277)—Fixant des taux communs pour entier parcours sur le bois de construction, les bardeaux et autres produits de la forêt expédiés de certains points sur le *Vancouver, Westmister and Yukon Railway* entre New-Westminster et Vancouver, *via* New-Westminster ou Vancouver et le chemin de fer Pacifique-Canadien, aux gares du chemin de fer Canadian-Northern, sur la base de un centin par 100 livres au-dessus des taux du chemin de fer Pacifique-Canadien de Vancouver aux même endroits.

Ordre n° 9271, 12 janvier 1910—Ordre aux compagnies de chemins de fer Michigan-Central, Pacifique-Canadien et Toronto, Hamilton et Buffalo, de publier et de produire un taux commun sur le charbon, n'excédant pas $2.60 par tonne, de Black-Rock et Suspension-Bridge, New-York, à Sudbury, Ont.

Ordre n° 9362, 24 janvier 1910—Diminuant la classification de certains articles en amiante manufacturés.

Ordre n° 9444, 4 février 1910—Requête des compagnies de chemins de fer, demandant une échelle variable dans les taux de classification des automobiles, refusée; et taux sur les automobiles, en pièces non assemblées, dans des wagons fermés, réduits au double de ceux de première classe.

Ordre n° 10,005, 22 mars 1910—Requête de *Elder, Dempster and Company,* pour l'application par les compagnies de chemins de fer du tarif d'exportation de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax, au trafic transporté par les steamers des requérants, le *Tehuontepec National Railway* et la ligne de steamers *Canada-Mexican,* à Vancouver, refusée, sans préjudice aux droits que pourraient avoir toutes personnes intéressées à obtenir tout secours que la Commission pourra juger à propos d'accorder sur production d'une différente liste de faits.

Ordre n° 10356, 25 avril 1910—La *British American Oil Co.,* de Toronto *vs* les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Ces compagnies de chemins de fer reçoivent l'ordre d'accorder des taux spéciaux exceptionnels sur le pétrole et ses produits, par charge de wagon, depuis Toronto, et de reviser leur tarif exceptionnel de Pétrolia, Sarnia et Wallaceburg, de façon à maintenir des taux équitables des différents points d'expédition.

Ordre n° 10528, 19 avril 1910—L'Association des Marchands de bois *vs* les compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern-Québec. Une révision des nouveaux tarifs sur le bois est ordonnée, afin de conserver les mêmes différences entre les taux locaux et les taux d'exportation que celles qui existaient dans les anciens tarifs. La demande d'annulation du tarif revisé des taux locaux sur le bois entre différents endroits de l'est du Canada a été refusée.

Ordre n° 10649, 17 mai 1910—Les taux sur les bestiaux, par charge de wagon, depuis Toronto jusqu'à Smith's-Falls, Ont., sont réduits à 14 cents par 100 livres.

Ordre n° 10653, 19 mai 1910—Les taux des compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien sur le grain de l'ouest à différents endroits des provinces d'Ontario et de Québec, doivent être les mêmes pour des distances équivalentes dans tous les ports des lacs ou des rivières où il existe des arrangements propres à faciliter le transbordement du dit grain des steamers aux wagons, entre Depot-Harbour et Montréal, inclusivement; et comprendront les frais de semblables services à tous les ports de transbordement et à tous les points de destination, quand les dits frais sont compris dans les taux à aucun port de transbordement ou à aucune destination.

Ordre n° 10761, 17 mai 1910—Le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis, et approuvé par l'*Interstate Commercial Commission,* pour le trafic des Etats-Unis au Canada, ou des Etats-Unis à travers le Canada, retournant aux Etats-Unis, est approuvé par la Commission pour le dit trafic.

Ordre n° 10960, 6 juin 1910—A la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de reviser ses taux sur le charbon et le coke depuis ses sections de Lethbridge, Crow's-Nest et Cranbrook jusqu'aux gares à l'ouest de ces endroits, afin de les placer sur une base raisonnable relativement à ses taux des mines à Lethbridge, Alta.

Ordre n° 11316, 28 juillet 1910—L'augmentation des taux sur le grain et les produits du grain, par charge de wagon, depuis Birtle, Foxwarren, Binscarth, Millwood et Harrowby, Man., jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, est prohibée.

Ordre n° 11819, 7 septembre 1910—La route White-Pass et Yukon reçoit ordre de cesser toute distinction sur les chargements de minerais et les réductions de minerais à Skagway, Alaska, en faveur de l'*Atlas Mining Co.,* opérant dans le voisinage de White-Horse, T.-Y., et d'établir des taux aussi favorables, proportionnellement, de Caribou-Crossing à Skagway; aussi de traiter également tous les expéditeurs de ces endroits, quant au quaiage et au maniement à Skagway.

Ordre n° 11866, 4 octobre 1910—Fixant les taux et le poids minimum pour le transport d'articles trop longs ou trop volumineux pour être chargés par les portes de côté des wagons à fret.

Ordre n° 11899, 7 octobre 1910—Insertion dans la " Classification canadienne du fret " d'une liste spéciale pour le commerce d'articles désignés comme " matériel de construction ".

Ordre n° 12107, 22 septembre 1910—*Rat Portage Lumber Co.* vs *Canadian Ry. Co.* La *Canadian Northern Ry. Co.,* comme successeur de la *Manitoba and South-Eastern Ry. Co.,* reçoit ordre de transporter les billots de pin et d'épinette du distirct de la Rivière-la-Pluie à Saint-Boniface et Winnipeg, conformément aux dispositions de 61 Victoria, chap. 43, Manitoba, et d'établir le taux additionnel exigé pour voie de service au moulin du demandeur à Saint-Boniface.

Ordre n° 12290, 8 septembre 1910—A la Compagnie du chemin de fer *Great Northern* d'établir des taux spéciaux pour le transport du bois de construction et autres produits forestiers entre les diverses stations sur ses lignes dans la Colombie-Britannique, semblable à ceux demandés par la Compagnie du Pacifique-Canadien dans le même territoire.

Ordre n° 12308, 15 novembre 1910—De supprimer les taux différentiels dans les prix de transport des voyageurs de la *Windsor, Essex and Lake Shore Ry. Co.*

Ordre n° 12520, 12 décembre 1910—Sur plainte de la cité de Régina, les compagnies du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern sont enjointes, en réduisant leurs taux de fret depuis Port-Arthur et Fort-William, de supprimer les taux différentiels en faveur de Winnipeg et autres lieux dans la province du Manitoba, et contre la Saskatchewan et l'Alberta.

Ordre n° 12625, 14 décembre 1910—La Compagnie de téléphone Bell du Canada devra demander les mêmes taux en dedans des limites incorporées de la cité de Toronto, comme en date de l'ordre, qui étaient exigés dans les limites bornées de ses échanges à Toronto, sans préjudice à la compagnie de continuer les mêmes taux qui existaient

avant pour le service local ou limité, aux souscripteurs demeurant dans la section autrefois connue comme Toronto-ouest qui ne désirent pas les services de tous les échanges de Toronto.

Ordre n° 12674, 29 décembre 1910—La *Dominion Atlantic Ry. Co.* devra cesser de prélever des taux plus élevés sur le *finnan haddie* que ceux permis par la "Classification Canadienne du Fret".

Ordre n° 12685, 23 septembre 1910—Sur plainte de la Chambre de Commerce de Kenora, il est enjoint à la Compagnie du Pacifique-Canadien de mettre ses taux de fret depuis Port-Arthur et Fort-William jusqu'aux stations intermédiaires à Winnipeg, proportionnellement sur la même échelle, ayant égard toutefois à la distance, que les taux à Winnipeg, et de publier des taux de distribution sur les marchandises en général depuis Kenora et Keewatin.

Ordre n° 12579, 14 janvier 1911.—Aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien d'établir à Sainte-Marie, Ont., des arrangements pour faciliter l'échange du trafic par chargement de wagon.

Ordre n° 12782, 18 janvier 1911—Sur demande de la Chambre de Commerce de Dawson, T.Y., les compagnies formant la route White-Pass et Yukon ont reçu ordre de publier des tarifs conjoints de fret et des taux pour les voyageurs basés sur une réduction d'au moins un tiers, dans chaque cas, sur les taux indiqués dans leurs anciens tarifs entre Skagway et autres gares du Canada jusqu'à White-Horse, inclusivement, et qui ont été prohibés.

Ordres n°s 12852 et 12853, 25 janvier 1911—Fixant le maximum du prix des places à 2½ cents par mille pour les compagnies du Parc et de l'Ile de Montréal et du *Montreal Terminal Ry.*

23 janvier 1911—Fixant le taux maximum pour wagons-lits et wagons-salons sur tous chemins de fer sujets à la juridiction de la Commission où les wagons-lits et les wagons-salons circulent.

Ordre n° 12953, 10 février 1911—Approuvant la "classification des Messageries pour le Canada" n° 2; aussi les formules de reçus de marchandises et d'argent (monnaie), et les formules de responsabilité limitée par rapport aux bestiaux et objets les concernant.

Ordre n° 13185, 25 février 1911—Les compagnies de chemins de fer procurant les services de voiturage du fret devront retirer l'embargo dans leurs tarifs de voiturage des coffres-forts de 1,000 livres et plus, et la responsabilité de leur maniement devant être transférée du propriétaire au voiturier.

Ordre n° 13215, 27 février 1911—Abolissant les taux du Grand-Tronc sur le coke, par charge de wagon, depuis Buffalo, Black-Rock et Suspension-Bridge, N.-Y., jusqu'aux stations d'Ontario où les tarifs avaient été élevés.

Ordre n° 13228, 17 janvier 1911, et 13317, 29 mars 1911—Poids minimum par charge de wagon de céréales écrasées ou grillées réduit de 30,000 à 24,000 livres par wagon.

Ordre n° 13357, 30 mars 1911—Fixant, à partir du 1er juin 1911, les bornes municipales comme limites de voiturage des compagnies de messageries, à tous les endroits où le service des voitures est fourni; permission étant donnée aux compagnies de demander l'approbation de limites spéciales aux endroits où les bornes municipales pourraient être trouvées déraisonnables pour cette fin.

N° 13326, 27 mars 1911.—Compagnies de chemins de fer doivent allouer 500 livres sur le poids du chargement des wagons plates-formes, pour compenser le poids des contenants à claire-voie, poteaux, madriers et autres supports, fournis par les expéditeurs, lorsque cela est nécessaire pour maintenir les chargements.

N° 13489, 21 avril 1911.—Approbation du tarif régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° 339, de la Compagnie du chemin de fer Rutland, à trois centins par mille en Canada.

N° 13520, 27 avril 1911, et 14389, 25 juillet 1911.—Remise des tarifs des prix réduits de transport sur les produits forestiers, etc., déposés par certaines compagnies de chemin de fer.

N° 13529, 1er mai 1911.—Permis aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern d'interjeter appel à la Cour Suprême de l'ordonnance 12520 du 12 décembre 1910.

N° 13596, 21 février 1911.—Classification canadienne n° 15 des prix de transport des marchandises, amendée par l'inclusion des malles et valises dans la " liste des articles de sellerie ", pour chargements de marchandises diverses.

N° 13597, 5 mai 1911.—Tarifsespéciaux des compagnies de messagerie entre des points à l'ouest de (et y compris) Port-Arthur jusqu'à 300 milles de distance, pour la crème sure expédiée aux beurreries.

N° 13612, 10 mai 1911.—Approbation de l'arrangement conclu entre les compagnies de téléphone Bell et chemin de fer Grand-Tronc *re* appareils téléphoniques dans le Château Laurier, à Ottawa.

N° 13664, 26 avril 1911.—Rejet de la requête de la *Bell Telephone Co.*, pour permission d'augmenter le coût de communication entre Sarnia et Détroit, et Windsor et Port-Arthur, de 40 à 50 cents pour trois minutes de conversation.

N° 13686, 17 mai 1911.—Approbation de bases du tarif légal des marchandises des compagnies d'express suivantes: *Alberta Railway & Irrigation Co., American, Canadian, Canadian-Northern, Dominion, Great-Northern, Halifax & South-Western, National, Pacific, et United States.*

N° 13708, 22 mai 1911.—Approbation du tableau revisé des frais gradués de transport de colis pesant moins de 100 livres.

N° 13850, 2 juin 1911.—Approbation du supplément n° 1 de la classification canadienne n° 15 des frais de transport de marchandises, à petite vitesse.

N°13852, 1er juin 1911.—Riz, en quantités moindres qu'un chargement de wagon, pour transport entre tous les points dans l'est du Canada, y compris Fort-William, au taux de quatrième classe.

N° 13877, 9 juin 1911.—Approbation du tarif régulier des frais de transport de la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Fraser-Valley et Southern.

N° 13930, 13 juin 1911.—Approbation du tarif régulier par mille de transport de marchandises à petite vitesse, C.R.C. n° 7, de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre les stations dans la province d'Alberta situées entre Thornton et Prairie-Creek, enclusivement.

N° 14080, 23 juin 1911.—Approbation du tarif régulier par mille de transport de marchandises à petite vitesse, C.R.C. n° 796, de la Compagnie du chemin de fer New-Westminster-Southern, en attendant jugement à être rendu dans l'enquête sur les taux en général dans la Colombie-Britannique.

N° 14112, 28 juin 1911.—Approbation du tarif régulier par mille de transport de marchandises à petite vitesse, C.R.C. n° 1, de la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Fraser-Valley et Southern.

N° 14177, 12 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier par mille de transport de marchandises à petite vitesse, C.R.C. n° 799, de la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern.

N° 14182, 12 juillet 1911.—Compagnies d'express iront chercher les colis, et en feront la livraison, sur les deux côtés de toutes les rues dans les limites municipales des endroits où sont établis les services d'expédition et de livraison des colis.

N° 14184, 9 mai 1911.—Le Compagnie de téléphone Bell établira des raccordements de longue distance, pour transactions commerciales, avec les compagnies de téléphone Ingersoll, Blenheim et South-Kent, People's of Forest, South-Lambton Cooperative Association, Markham et Pickering, Niagara-District, Brussels-Morris et Grey Municipal System, et Wheatley.

N° 14213, 18 juillet 1911.—Les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique publieront un tarif combiné pour le transport du bois de construction, etc., des points d'expédition de la Colombie-Britannique aux diverses stations sur les lignes du Grand-Tronc-Pacifique.

N° 14345, 10 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° 2, de la Compagnie du chemin de fer de Kettle-Valley, applicable à la Colombie-Britannique.

N° 14385, 18 juillet 1911.—Autorisation accordée aux compagnies *British Yukon Railway, British Columbia Yukon Railway, Pacific & Arctic Railway & Navigation*, et à la Chambre de commerce de Dawson, ou autres expéditeurs intéressés, s'ils le désirent, de produire en supplément à l'appui de leur cause tous témoignages, faits ou chiffres qu'ils jugeront utiles; et dispense aux dites compagnies de produire les tarifs combinés prescrits en vertu de l'ordonnance 12783, du 19 janvier 1911.

N° 14386, 16 mai 1911.—Déclaration faite à la demande de la *British American Oil Co.*, de Toronto, que le taux légalement exigible par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport de chargements de wagons d'huile crue de Stoy, Illinois, à Toronto, Ontario, était de la cinquième classe du tarif de transit combiné. (Voir ordonnance n° 15297, 9 novembre 1911.)

N° 14387, 16 mai 1911.—Déclaration faite à la demande des compagnies *Canadian Oil, Limited*, que les taux légalement exigibles pour le transport de chargements de wagons de pétrole et de ses produits, de certains points de l'Ohio et de la Pensylvanie à Toronto et autres endroits en Canada, étaient de la 5me classe, tarif de transit combiné. (Voir ordonnance n° 15309, 9 novembre 1911.)

N° 14412, 27 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier par mille, C.R.C. n° 172, de la *United States Express Company.*

N° 14413, 19 juillet 1911.—Approbation des tarifs réguliers par mille, C.R.C. nos 1363, 1364 et 1365 de la *Canadian Express Company.*

N° 14414, 19 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier par mille, C.R.C. n° 376, des compagnies *American Express* et *National Express.*

N° 14415, 19 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier par mille, C.R.C. n° 96, de la compagnie *Pacific Express.*

N° 14416, 19 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier d'express, par mille, C.R.C. n° 5, de la *Alberta Railway & Irrigation Co.*

N° 14417, 19 juillet 1911.—Approbation du tarif régulier par mille, C.R.C. n° 270, de la *Great Northern Express Co.*

N° 14418, 19 juillet 1911.—Approbation des tarifs réguliers par mille, C.R.C., nos 723, 725 et 728, de la *Canadian Northern Express Co.*

2582, 2583, 2584, 2585, 2586 et 2587, de la *Dominion Express Co.*

2582, 2583, 2584, 2585, 2586 et 2587, de la D°minion Express Co.

Nos 14431, 14432, 14433, 25 juillet 1911.—Approbation provisoire des arrangements faits par la Compagnie de téléphone Bell avec la Compagnie de téléphone de Beauce, la *Laurentide Telephone Co.*, et la Compagnie de téléphone Saint-Maurice et Champlain.

N° 14495, 4 août 1911.—Approbation du supplément n° 2 de la classification canadienne des colis, n° 15.

N° 14524, 8 août 1911.—Approbation provisoire du tarif régulier par mille, C. R.C. n° 8, de la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique, en attendant la fin de l'enquête faite par la Commission sur les taux demandés généralement dans la Colombie-Britannique.

N° 14591, 18 août 1911.—Approbation conditionnelle du connaissement pour grain en vrac.

N° 14594, 21 août 1911.—Ordonnance *re* tarif uniforme de frais d'express sur tout envoi à destination de l'est du Canada.

N° 14723, 7 septembre 1911.—Désapprobation des tarifs combinés, sur huîtres venant de New-Haven, (Connecticut), Providence, (Rhode-Island), et autres lieux d'expédition de la *Adams Express Co.,* demandant des taux de transport direct plus élevés que $1.50 par 100 livres, à Toronto, et $1.55 par 100 livres à Guelph. De nouveaux tarifs combinés devront être publiés.

N° 14872, 1er septembre 1911.—La Compagnie de chemin de fer Great-Northern devra fournir des wagons convenablement pourvus d'appareils frigorifiques pour la conservation des viandes expédiées par la *Vancouver-Prince-Rupert Meat Co.*

N° 14964, 19 septembre 1911.—La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien devra réduire son tarif d'exportation sur le bois de construction à Montréal, à 5 centins par 100 livres de Loranger, Hébert et Campeau, P.Q., et à 6 centins de Routhier et Mont-Laurier, P.Q.

Nos 14881, 14882,	15 septembre 1911	Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Port-Arthur, Fort-William, Saint-Boniface, Winnipeg, Selkirk, Portage-la-Prairie, Brandon, Régina, Mossejaw, Weyburn, Medicine-Hat, Watrous, Saskatoon, Prince-Albert, Calgary, Edmonton, Nelson, New-Westminster, Vancouver, Nanaïmo, et Victoria.
" 14906,	14 septembre 1911.	
" 14982,	10 août 1911.	
" 14983,	15 septembre 1911.	
" 14984,	14 septembre 1911.	
" 14985,	14 septembre 1911.	
" 14986,	15 septembre 1911.	
" 14987,	11 septembre 1911.	
" 14988,	1er septembre 1911.	
" 14989,	1er septembre 1911.	
" 14998,	10 août 1911.	
" 14999,	14 septembre 1911.	
" 15000,	8 septembre 1911.	
" 15001,	14 septembre 1911.	
" 15006,	15 septembre 1911.	
" 15010,	1er septembre 1911.	
" 15024,	25 septembre 1911.	
" 15083,	8 septembre 1911.	
" 15149,	8 septembre 1911.	
" 15287,	1er septembre 1911.	

N° 15233, 24 octobre 1911.—Injonction à la Compagnie de téléphone Bell de ne pas enlever les appareils téléphoniques de la *Union Stock Yards Company,* Toronto, jusqu'à nouvel ordre.

N° 15236, 27 octobre 1911.—Approbation du tarif légal de transport de marchandises, petite vitesse, de la *Montreal and Southern Counties Railway Co.*, entre Montréal et Longueuil.

N° 15242, 28 octobre 1911.—Approbation du tarif régulier de taux légaux de transport des voyageurs, de la *Quebec Railway, Light & Power Company,* entre Québec et le parc du Sault-Montmorency et les points intermédiaires.

N° 15286, 15 mars 1910.—Les taux sur ficelle d'engerbage, par chargements de wagons, ne devant pas excéder ce qui suit, aux mêmes points, savoir: (*a*) les taux de commodité en vigueur à la date de l'ordonnance, sur ficelle d'engerbage venant de Welland; (*b*) les taux de 5e classe, de Welland; (*c*) les taux courants, sur ficelle d'engerbage venant d'Auburn, N.-Y., *via* Niagara, moins deux centins par 100 livres.

N° 15288, 8 novembre 1911.—En l'absence de tarifs combinés, les colis d'express de moins de 100 livres, transportés par deux ou plusieurs compagnies, paieront suivant le tarif " par gradation " au-dessous du plus bas tarif de transit par 100 livres; le tarif " par gradation " au-dessous de $2 par 100 livres sera le tarif minimum de transit. Les compagnies devront, dans un délai raisonnable, préparer des tarifs combinés,

en conformité du jugement de la Commission, rendu le 24 décembre 1910, pour transport sur toute route ininterrompue en Canada, exploitée par deux ou plusieurs compagnies.

N° 15297, 9 novembre 1911.—Permission accordée à la Compagnie du Pacifique-Canadien d'interjeter appel, à la Cour Suprême, de l'ordonnance 14386 *re* demande de la *British American Oil Co.*, à propos de la question de droit suivante: " Quel a été l'effet possible des suppléments, déposés respectivement le 18 octobre 1907 et le 14 mai 1908 par la *Indianapolis Southern Railroad Co.*, sur le tarif combiné de transport direct, établi par cette compagnie sur l'huile venant de Stoy, Illinois, à Toronto, le 20 janvier 1907 "?

N° 15301, 10 novembre 1911.—La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique devra accorder à E. A. Purcell, Saskatoon, Sask., les mêmes privilèges qu'elle accorde à tout autre conducteur de voiture de louage ou à toute agence de transport à Saskatoon, pour la réception et la livraison des colis à la plate-forme de la compagnie, et cette dernière devra ne plus exercer de préférences injustes en faveur de la *Saskatoon Forwarding Co.*, au détriment du plaignant.

N° 15309, 9 novembre 1911.—Permission accordée aux compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc d'interjeter appel, à la Cour Suprême, de l'ordonnance 14387, 16 mai 1911, *re* demande de la *Canadian Oil Co., Ltd.*, au sujet de la question de droit suivante: " La Commission a-t-elle donné la véritable interprétation légale aux documents mentionnés dans le jugement rendu en cette cause par le commissaire en chef "?

N° 15359, 19 août 1911.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Kenora, Ontario.

N° 15399, 24 octobre 1911.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionage d'express pour Walkerville, Ontario.

N° 15411, 17 novembre 1911.—La *Dominion Express Co.* devra rétablir, comme tarif " spécial ", son tarif régulier appelé C.R.C. n° 15, qui était en vigueur avant le 15 octobre 1911, entre les points situés dans un rayon de 170 milles de Winnipeg.

N° 15415, 26 septembre 1911.—Ordonnance pour réglementer le transport du lait dans les fourgons.

N° 15538, 14 septembre 1911.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Yorkton, Saskatchewan.

N° 15539, 30 novembre 1911.—Approbation du supplément n° 7 de la classification nº 2 du transport de marchandises par express pour le Canada.

N° 15526, 29 novembre 1911.—Rejet de la demande, faite par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, d'une ordonnance pour rescinder l'ordonnance 605 du 25 juillet 1905, *re* changement à deux voies, à London, Ont.

N° 15540, 25 novembre 1911.—Réduction des taux sur la houille et le coke venant de Rouse's-Point, New-York, à destination de certains points sur le chemin de fer du Grand-Tronc, ligne Coteau-Ottawa.

N° 15559, 4 décembre 1911.—Prolongation jusqu'au 1er novembre 1912 du délai fixé par le jugement dans cause de l'Express, pour le renvoi gratuit des boîtes et emballages vides, s'ils ont été expédiés remplis antérieurement au 1er mars 1911.

N° 15659, 19 décembre 1911.—Confirmation de l'ordonnance 12520 dans la cause de Régina, la Cour Suprême ayant renvoyé l'appel pour interjection duquel permission avait été accordée par ordonnance 15529.

N° 15724, 21 novembre 1911.—Désapprobation des tarifs augmentés sur le foin et la paille d'Ontario et de Québec à divers points de l'est des Etats-Unis.

N° 15754, 8 janvier 1912.—Ouverture de l'enquête générale sur tous les taux de transport de marchandises exigés dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan et Alberta, et dans l'Ontario à l'ouest de Port-Arthur.

N° 15759, 8 janvier 1912.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Strathcona, Alberta.

N° 15778, 9 janvier 1912.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Brighton, Ontario.

N° 15779, 10 janvier 1912.—Amendement des taux d'express entre la terre ferme et l'Ile-du-Prince-Edouard.

N° 15819, 19 janvier 1912.—Les compagnies devront revenir à la pratique de fournir des wagons chauffés pour le transport de certaines denrées durant les temps froids, la dite pratique ayant été abandonnée par les compagnies.

N° 15854, 31 janvier 1912.—Ordonnance *re* zone spéciale de comionnage d'express pour Magog, Québec.

N° 15953, 12 février 1912.—Ordonnance conditionnelle *re* facilités et taux de communication téléphonique par la Compagnie de téléphone Bell, entre l'île de Toronto, et la cité de Toronto.

N° 15994, 17 février 1912.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Kamloops, Colombie-Britannique.

N° 16017, 20 février 1912.—Approbation du tarif régulier par mille de transport, petite vitesse, des compagnies *Klondike Mines Railway,* pour chargements complets de wagons, C.R.C. 5.

N° 16022, 23 février 1912.—Approbation des tarifs réguliers des taux maximums de transport de marchandises et de voyageurs, C.R.C. n°s 102 et 42 respectivement, de la Compagnie du chemin de fer Jonction de Napierville.

N° 16039, 27 février 1912, et 16043, 26 février 1912.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Bernie, Colombie-Britannique, et Lethbridge, Alberta.

N° 16057, 1er mars 1912.—Les compagnies de chemins de fer *Kingston and Pembroke* et Pacifique--Canadien devront conjointement fixer un taux de 10½ centins par 100 livres pour le transport, de Kingston à Montréal, du grain venu par voie du lac, avec arrêt à Almonte pour la mouture.

N° 16059, 4 mars 1912.—Ordonnance établissant un taux de 55 centins par 100 livres pour transport du bois de construction (y compris bois à plancher) en chargements de wagons d'un poids minimum de 40,000 livres, de Port-Arthur et Fort-William à Vancouver.

N° 16061, 2 mars 1912.—Ordonnance *re* taux de transport par express des journaux quotidiens dans tout le Canada.

N° 16090, 8 mars 1912.—Toute compagnie d'express, à un point en commun avec d'autres compagnies, est tenue d'accepter les expéditions exclusives d'une compagnie rivale, si elle est requise de le faire par l'expéditeur, à cause de facilités plus grandes.

N° 16147, 18 mars 1912, et 16165, 25 mars 1912.—Ordonnance *re* zone spéciale de camionnage d'express pour Ottawa, Ontario, et Hull, Québec.

N° 16153, 18 mars 1912.—Annulant l'ordonnance n° 12783 du 18 janvier 1911, *re* Chambre de Commerce de Wawson *vs* White-Pass et Yukon-Route.

N° 16171, 25 mars 1912.—Approbation du supplément n° 8 de la classification du transport par express pour le Canada, n° 2.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. HARDWELL.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ANNEXE E.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C.C.F.,
Ottawa.

CRER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointe la liste des plans approuvés, et des examens et inspections faits par le département des ingénieurs de la Commission, pour la période s'étendant du 1er avril 1911 au 31 mars 1912.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. A. MOUNTAIN,
Ingénieur en chef.

LISTE DES INSPECTIONS FAITES PAR LES INGENIEURS DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, DU 1ER AVRIL 1911 AU 31 MARS 1912.

2 avril.—Inspection de voie de transbordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien, le chemin de fer Great-Northern (B.S. et H.B. Ry.) et le chemin de fer Canadian-Northern, dans la cité de Brandon, Manitoba.

4 avril.—Inspection de fossé à environ trois quarts de mille au sud-ouest de Port-Kells, le long de la ligne du chemin de fer *Great-Northern* (V.V. et E. Ry.), relativement à l'inondation des terres de George Gordon, Port-Kells, causée par le débordement du fossé.

6 avril.—Inspection de l'endroit où le chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario* traverse la ferme de E. N. Smith, lot 3, con. 4, township de Clarke, Ont.

7 avril.—Inspection du passage à niveau et de la voie souterraine sur l'embranchement de Sarnia du chemin de fer Grand-Tronc, à Crewson's-Corners, à l'ouest d'Acton-West, Ont.

8 avril.—Inspection du système d'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, à la bifurcation de Lynden, Ont.

11 avril.—Inspection du croisement du grand chemin par le Grand-Tronc-Pacifique, au ¼-section N.-O. 15, township 53, rang 28, O. 2 m., district de Saskatchewan.

11 avril.—Inspection de la traversée de ferme pour John Gevrat, Young, Sask., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, division 6, township 23, rang 7, O. 2 m., Yorkton, Sask.

12 avril.—Inspection de division de chemin de fer sur le Grand-Tronc-Pacifique, dans la partie nord-est de la division 6, township 32, rang 26, 0.2 m., Yorkton, Sask.

18 avril.—Inspection de ponts sur l'embranchement Laurentien du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux bornes milliaires 0.7 et 7.1, pour ouverture à la circulation.

19 avril.—Inspection pour ouvrir à la circulation le tronçon Whitney du chemin de fer Ontario-Central, de Maynooth à la borne milliaire 14.5, distance de 14.5 milles.

19 avril.—Inspection de l'emplacement des lignes secondaires du Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de Calgary, où l'on propose de traverser l'embranchement Langdon du chemin de fer Pacifique-Canadien, près d'Irracana, Alberta.

19 avril.—Inspection de l'emplacement projeté de la ligne du Grand-Tronc, embranchement Tofield-Calgary, où l'on propose de passer sur le bord est du canal d'irrigation du chemin de fer Pacifique-Canadien, à travers certaines parties de la division 1, townsrip 24, rang 1, O. 5 m., du croisement du grand chemin à celui du canal d'irrigation, 1,000 pieds.

21 avril.—Inspection d'un détour de chemin sur l'embranchement Calgary du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la partie nord-ouest de la division 11, township 25, rang 28, O. 4 m.

22 avril.—Inspection des garde-bestiaux d'Annesley, sur le chemin de fer Témiscamingue et Northern-Ontario, près de North-Bay, Ont.

23 avril.—Inspection du passage au-dessus du chemin de fer C.N.O., sur la ferme de James Fitzgibbon.

24 avril.—Inspection de voie d'évitement pour la *Toronto Bolt & Nut Co.,* Toronto, ligne du Grand-Tronc.

28 avril.—Inspection de structure d'acier au tunnel de la rue Saint-Laurent, Montréal, P.Q., sous les voies du Pacifique-Canadien.

29 avril.—Inspection du croisement du chemin public sur le Canadian-Northern-Québec à Saint-Pierre, P.Q., *re* améliorations exigées par la municipalité.

4 mai.—Inspection de l'embranchement Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadian, *re* éboulis à la pierre milliaire 25.5.

5 mai.—Inspection *re* plainte formulée par la municipalité rurale de Stuartburn contre le chemin de fer Canadian-Northern, au sujet de fossés, croisements de chemin public, clôtures, etc.

6 mai.—Inspection *re* pétition de la *Hanley Grain Growers' Association,* Hanley, Sask., pour obtenir une plate-forme de chargement à cet endroit, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

8 mai.—Inspection *re* plainte au sujet de l'état insalubre des cours du chemin de fer Canadian-Northern à Emo, Man.

8 mai.—Inspection des ponts 208A et 208B, sur la ligne principale du chemin de fer Canadian-Northern, près de Bears-Pass.

8 mai.—Inspection de l'embranchement Girard du chemin de fer Grand-Tronc *re* réclamations Bagnoche pour drainage.

9 mai.—Inspection de la rue Sainte-Anne, à Saint-Hyacinthe, P.Q., relativement au tunnel projeté, sous la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

9 mai.—Inspection des approches sur chevalets et de la travée tournante, sur la rivière Richelieu, ligne du chemin de fer Québec, Montréal et Southern, près de Sorel, P.Q.

10 mai.—Inspection *re* plainte au sujet de drainage formulée par les habitants de Dorion, près de Vaudreuil, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

11 mai.—Inspection de partage de pente à Toronto.

11 mai.—Inspection du tracé du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario près de Sydenham, Ont.

16 mai.—Inspection de l'emplacement du tronçon projeté pour la *Tuxedo Park Company* sur les terrains de la *Canada Cement Company,* dans la paroisse de Saint-Boniface, Winnipeg, Man.

17 mai.—Inspection *re* pétition des habitants de Rosenfeldt, au sujet de l'inondation de leurs terres par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

18 mai.—Inspection du tracé de la ligne du *Canadian-Northern-Ontario Railway* sur la ferme de John Brookman, dans le township de Grenville, P.O.

22 mai.—Inspection de ponts sur le *New-Brunswick-Southern Railway,* division de l'Atlantique (C.P.C.), bornes milliaires 30.5, et 19.82.

23 mai.—Inspection de travaux de drainage à Dorion, P.Q., relativement à une plainte formulée par les habitants de l'endroit contre les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

24 mai.—Inspection des croisements de rues par le chemin de fer du Grand-Tronc dans les villes de Montréal-ouest, Saint-Pierre, et Lachine, P.Q.

30 mai.—Inspection de croisements des rues dans la paroisse de Maisonneuve, P.Q., par les lignes de chemins de fer Canadian-Northern-Québec et Montréal-Terminal.

31 mai.—Inspection de détournement de voie publique sur la ligne Canadian-Northern-Québec, à la borne milliaire 39.35, Portneuf, P.Q.

31 mai.—Inspection du tracé de la ligne Canadian-Northern-Québec, sur la ferme de A. Frenette, à Portneuf, P.Q.

31 mai.—Inspection de l'emplacement du viaduc projeté, à l'endroit où le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario traverse le chemin public et le ruisseau sur le lot 13, con. 3, township de Whitby, Ontario.

1er juin.—Inspection de l'emplacement projeté d'une voie souterraine à l'endroit où le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario traverse l'emplacement d'une route entre les lots 10 et 11, con. 4, township de Clarke, relativement à une plainte formulée par M. Hallowell.

2 juin.—Inspection du prolongement projeté de la rue Francis au delà de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien à Blind-River, Ontario.

2 juin.—Inspection d'un passage à niveau sur la ferme de N. Deschênes, à Saint-Antonin, chemin de fer de Témiscouata.

5 juin.—Inspection de l'emplacement du croisement projeté de la voie publique à l'endroit où se joignent les rues Tenth Avenue, Craig et Holmes, dans la cité de Vancouver, C.-B.

6 juin.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Vancouver-Fraser-Valley et Southern, de Park-Drive, Vancouver, à la 8e Avenue, New-Westminster, C.-B., distance de dix milles.

6 juin.—Inspection pour ouvrir à la circulation le prolongement Mansonville du chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 juin.—Inspection de l'emplacement projeté du tronçon Westinghouse jusqu'au chemin de fer Toronto-Hamilton et Buffalo, près de l'encoignure des rues Rosedale et Princess, Hamilton, Ontario.

8 juin.—Inspection de pont de chevalets sur le lac Saint-François, pour la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, à Newago, P.Q.

9 juin.—Inspection de passage pour bestiaux, en dessous de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la ferme de W. P. O'Connor, près de Castor, Alberta.

10 juin.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern depuis Russell, borne milliaire 104.3, jusqu'à Clader, borne milliaire 145.3, distance de 41 milles.

12 juin.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, depuis Mile-End jusqu'à Jonction de Québec, P.Q., pour ouverture à la circulation.

13 juin.—Inspection pour ouvrir à la circulation certains ponts sur le chemin de fer Grand-Tronc, division d'Ottawa.

15 juin.—Inspection du tracé de prolongement de la rue Beech, croisant les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la ville de Sudbury, Ontario.

15 juin.—Inspection du système d'enclenchement au croisement de la ligne du *Hamilton Street Railway* par celle de l'embranchement Port-Dover du chemin de fer Grand-Tronc, dans la rue King, Hamilton, Ontario.

15 juin.—Inspection du tronçon Westinghouse du chemin de fer Toronto-Hamilton-Buffalo, depuis certain point du lot 11, côté est de l'avenue Sherman, jusqu'à l'éta-

blissement de la Compagnie *Canadian Westinghouse,* côté ouest de l'avenue Milton, Hamilton, distance de 2,183 pieds.

15 juin.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc au croisement de la rue Wellington, Drayton, Ontario.

16 juin.—Inspection du croisement de l'embranchement Prince-Albert du chemin de fer Canadian-Northern par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

16 juin.—Inspection au sujet du quartier situé le long de l'avenue Pembina, Fort-Rouge, Winnipeg, où les compagnies d'express devraient faire gratuitement la livraison des colis.

17 juin.—Inspection *re* plainte formulée par Henry Sorenson, de Strathmore, Alta., *re* détournement du creek Serviceberry, et pont non construit sur le dit creek dans le ¼ de section nord-ouest n° 22, township 25, rang 25, à l'ouest du 4e méridien.

Juin 19.—Inspection et ouverture à la circulation de certains ponts sur les subdivisions Mégantic et Drummondville de la division est du chemin de fer Pacifique-Canadien.

20 juin.—Inspection *re* tronçon du Parc Tuxedo, ajouté au système d'enclenchement à Oak-Point, Man.

23 juin.—Inspection de l'emplacement d'une station du chemin de fer Grand-Tronc à Stoney-Plain, Alta.

23 juin.—Inspection de l'emplacement d'une station du chemin de fer Grand-Tronc à Entwistle, Alta.

24 juin.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la ligne de la *Quebec Railway, Light, Heat & Power Company au* Saut-Montmorency, P.Q.

24 juin.—Inspection de tronçon, pour la carrière de Baxter Brothers, entre Port-Erié et Stevensville, division sud du chemin de fer Grand-Tronc.

24 juin.—Inspection *re* plainte du *Local Improvement District* au sujet d'un croisement, au sud de Camrose, sur l'embranchement Vègreville-Calgary du chemin de fer *Canadian Northern.*

26 juin.—Inspection du système d'enclenchement à l'endroit oû le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique croise le chemin de fer Pacifique-Canadien à Camrose, Alberta.

26 juin.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du prolongement Vègreville du chemin de fer *Canadian Northern,* subdivision Battle-River, de Vègreville à Munson, borne milliaire 0 à borne 162.

27 juin.—Inspection *re* plainte des Fermiers unis d'Alberta, contre le chemin de fer *Canadian Northern,* au sujet de l'absence de garde-bestiaux à cet endroit.

27 juin.—Inspection des lignes du chemin de fer Vermont-Central en Canada, relativement aux conditions générales dans lesquelles elles sont.

27 juin.—Inspection du chemin de fer Vermont-Central, au sujet d'un déraillement survenu à Freligh sburg, P.Q.

29 juin.—Inspection de l'emplacement de barrières projetées à l'avenue Valois, Montréal-sud, sur la ligne du chemin de fer *Montreal and Southern Counties.*

29 juin.—Inspection *re* le détournement de la voie publique entre les concessions 7 et 8, township d'Eldon, comté de Victoria, et le croisement de la voie publique par le chemin de fer *Georgian Bay & Seaboard,* à la borne M. 56.91.

29 juin.—Inspection de pont entre les concesisons 3 et 4, township de Ops, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

30 juin.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Montreal and Southern Counties,* dans la paroisse de Montréal-sud, P.Q.

1er juillet.—Inspection de garde-bestiaux breveté de Robert S. Walker.

3 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de Balcarres M. 33.6, à Edgeby M. 62.2, distance de 28.4 milles.

4 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchement Prince-Albert, de Young, de borne 0 à borne milliaire 49, extrémité de la voie.

5 juillet.—Inspection du croisement de la voie publique et du détournement de route, sur l'embranchement Prince-Albert du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, division 28, township 33, rang 27, O. 2 M., Saskatchewan.

5 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de ponts, division centrale du chemin de fer Grand-Tronc.

7 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du chemin de fer *Great-Northern,* prolongement Maryfield, de Luxton à Ceylon, distance de 89 milles.

7 juillet.—Inspection de ponts, pour ouverture à la circulation, sur la division d'Ontario du chemin de fer Pacifique-Canadien,

12 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement Forward du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Forward, M. 26 à M. 52.2, distance de 26.2 milles.

12 juillet.—Inspection de passage de ferme, pour F. Gravel, sur la ligne de la *Quebec Railway, Light, Heat & Power Co.,* à Château-Richer, P.Q.

13 juillet.—Inspection de voie de service, chemin de fer Pacifique-Canadien, à Bordeaux, P.Q.

13 juillet.—Inspection du tracé de la ligne projetée de Saint-Lanbert, P.Q., chemin de fer *Montreal and Southern Counties.*

13 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du prolongement de Goose-Lake, chemin de fer *Canadian-Northern,* de Kinderly à Alsask, distance de 44 milles.

15 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement de Prince-Albert du chemin de fer *Canadian-Northern,* de Shellbrooke à Blaine-Lake, distance de 34 milles.

15 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la subdivision Crooked-Lake du chemin de fer *Canadian-Northern,* de Shellbrooke à Big-River, distance de 57 milles.

16 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement Kinivie du chemin de fer Pacifique-Canadien, d'Irricana à Stanstard, distance de 36.7 milles.

18 juillet.—Inspection du chemin de fer de Lachine-Jacques-Cartier et Maisonneuve.

18 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement Kininvie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Irricana à Stanstead, distance de 36.7 milles.

23 juillet.—Inspection de l'emplacement du croisement des lignes secondaires du Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de Battleford, avec l'embranchement de Pheasant-Hills du chemin de fer Pacifique-Canadien, ¼ N.-E., division 36, township 36, rang 16, O. 3e M., district de Saskatoon.

23 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du chemin de fer *Canadian Northern,* du prolongement Oak à Gypsumville, distance de 97 milles.

24 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du prolongement Rossburn du chemin de fer *Canadian Northern,* de Calder à Hampton, distance de 31 milles.

25 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement Delisle du chemin de fer *Canadian Northern,* entre Delisle et Macroix, distance de 46 milles.

25 juillet.—Inspection des appareils d'enclenchement à Yorkton, Sask., à l'endroit où le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique croise le *Canadian Northern.*

28 juillet.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la ligne *Alberta Railway & Irrigation,* connue sous le nom d'embranchement Kimball, de Raley-sud, distance de 8 milles.

28 juillet.—InspectIion de conduits de drainage, dans la ville de Vaudreuil, P.Q., empêché par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1er août.—Inspection de l'embranchement Tofield-Calgary du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre Tofield et Red-Deer, Alta.

1er août.—Inspection des appareils d'enclenchement à Alix, Alta., à l'endroit où l'embranchement Tofield-Calgary croise l'embranchement Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2 août.—Inspection, pour ouverture à la circulation, des lignes secondaires du Grand-Tronc-Pacifique, du M. 62.2 au M. 97.6, distance de 35.4 milles.

2 août.—Inspection d'enclenchement à Balcarres, à l'endroit où le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchement Melville-Régina, croise le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement de Pheasant-Hills.

2 août.—Inspection de la voie courant vers l'ouest, de l'embranchement Montmorency de la ligne de la *Quebec Railway, Light, Heat & Power Co.*

3 août.—Inspection du tracé du chemin de fer *Canadian Northern,* relativement à la plainte formulée par J. M. Speechly, de Shellbrook, Sask., au sujet des clôtures sur son embranchement Prince-Albert-Battleford, entre Shellbrook et Marcelin.

3 août.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement Craven-Colonsay du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Colonsay et Imperial, distance de 49.7 milles.

3 août.—Inspection de l'emplacement projeté d'une plate-forme de chargement à Skipton, Sask., sur le chemin de fer *Canadian Northern,* tel que demandé par la *Skipton Grain Growers Association.*

3 août.—Inspection *re* plainte formulée par C. E. Haynes, Strathmore, Alta., contre le chemin de fer *Canadian Northern,* pour ne pas avoir fait clôturer le ruisseau sur l'emplacement de la voie publique.

12 août.—Inspection du système d'enclenchement au croisement des chemins de fer *Niagara, St. Catharines & Toronto* et *Michigan Central* à Essex, Ont.

12 août.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement de l'embranchement Sudbury-Kleinberg du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer *Georgian Bay & Seaboard,* près de Coldwater, Ont.

12 août.—Inspection du croisement projeté de la voie publique entre le township Manvers et le township de Cavan, et entre les concessions 7 et 6, township de Manvers, Ontario.

12 août.—Inspection du détour de voie publique projeté entre les concessions 7 et 8, township de Cavan, sur le chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard.*

15 août.—Inspection du chemin de fer *Algoma Central and Hudson Bay,* pour ouvrir à la circulation l'embranchement Magpie.

18 août.—Inspection pour ouverture à la circulation des ponts dans la subdivision Muskoka du chemin de fer Pacifique-Canadien.

22 août.—Inspection de la voie nord (se dirigeant à l'ouest), pour ouvrir à la circulation l'embranchement Montmorenecy du chemin de fer de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Co.*

25 août.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer *Montreal and Southern Counties,* depuis la rue front, Saint-Lambert, jusqu'au *Country Club.*

30 août.—Inspection d'appareil d'enclenchement à Cloverdale, C.-B., à l'endroit où la ligne de la *Vancouver Car Company* croise la voie du *New Westminster and Southern.*

30 août.—Inspection de passage à niveau sur la ferme de M. Harding, chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Saint-Jean, N.-B.

2 septembre.—Inspection du chemin de fer *Great Northern* à l'endroit où la municipalité Burnaby demande qu'il soit ordonné à la compagnie de construire des ponceaux au croisement de la route Cariboo.

5 septembre.—Inspectiondu chemin de fer Pacifique-Canadien à l'endroit où Mme J. M. McQuarrie, de Yale, C.-B., prétend que des dommages sont causés à la propriété Gordon.

6 septembre.—Inspection de la division de l'Atlantique du chemin de fer Pacifique-Canadien *re* exemption de clôture.

6 septembre.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc, relativement à la fermeture du passage à niveau sur la ferme de A. Gagnier, Alexandria, Ont.

7 septembre.—Inspection de garde-fous au pont-levis sur le chemin de fer *Great Northern,* à False-Creek, Vancouver, C.-B.

7 septembre.—Inspection du croisement du chemin de fer électrique de la Colombie-Britannique avec le chemin de fer *Victoria, Vancouver & Eastern,* aussi le passage à niveau du Pacifique-Canadien, à Millside, C.-B.

7 septembre.—Inspection de passerelles le long de la rue Main et au-dessus des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'au dock du Grand-Tronc-Pacifique, à Vancouver, C.-B.

7 septembre.—Inspection du passage à niveau projeté sur la ferme de A. Lauzon, à l'ouest de Stony-Point, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

8 septembre.—Inspection du croisement de l'avenue Royce, Toronto, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc; aussi du croisement de voie de garage particulière du chemin de fer Pacifique-Canadien.

11 septembre.—Inspection, relativement à la demande de la cité d'Edmonton, d'une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien, de se servir d'une voie double à partir de la milite est de la ville jusqu'à la rue First.

11 septembre.—Inspection de passages à niveau sur le chemin de fer Calgary-Edmonton, à la 2e et 3e avenues sud, et 2e et 3e avenues nord, dans la ville de Strathcona, Alta.

11 septembre.—Inspection du passage sous le chemin de fer Calgary-Queen, Strathcona, Alta.

11 septembre.—Inspection du croisement de la rue Clark par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Edmonton, Alta.

12 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation l'embranchement Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Stettler, M. 49.6 à Castor, M. 84.6.

12 septembre.—Inspection de la voie souterraine de la rue Huskisson, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Guelph, Ont.

13 septembre.—Inspection du drainage sur la ferme Dovtater, à Glenross, Ont., ligne du chemin de fer Ontario-Central.

14 septembre.—Inspection de drains posés sous la rue Wellington, avenues Forest et Troisième, Saint-Thomas, Ont., en conformité de l'ordonnance n° 11602, sur le chemin de fer Michigan-Central.

14 septembre.—Inspection de passage à niveau sur la ferme de J. A. Riddell, lot 35, concession 1, township de Williamsburg, comté de Dundas, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

15 septembre.—Inspection de drain posé par la Compagnie Grand-Tronc pour M. Connor, à Elora, Ont.

18 septembre.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, relativement à la requête des fermiers de Ribstone, Alta., demandant qu'il soit enjoint à la compagnie de construire à cet endroit les voies d'évitement nécessaires pour le service de deux élévateurs et une plate-forme de chargement.

18 septembre.—Inspection relativement à la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'être autorisée à construire un embranchement à travers le bloc n° 4, réserve de la Baie d'Hudson, cité d'Edmonton, traversant les avenues Mackenzie, Peace et Athabasca.

19 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le tronçon du chemin de fer Grand-Tronc à la rivière Wye.

20 septembre.—Inspection du passage sur la ferme de G. A. Benson, à Hartley, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

20 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Pacifique-que-Canadien, depuis Portage; borne milliaire 55, jusqu'à Sidney, borne 92.4, distance de 37.4 milles.

20 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Pacifique-Canadien depuis ouglas, borne milliaire 121, jusqu'au côté est du pont sur la rivière Assiniboine, à l'est de Brandon, distance de 10.2 milles.

20 septembre.—Inspection du croisement du chemin de fer Esquimault-Nanaïmo par la ligne de la *Vancouver and Nanaimo Coal Company.*

21 septembre.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, relativement à la demande faite par la compagnie d'être autorisée à construire une voie de service pour conduire à l'établissement de S. Houton, en traversant la Quatrième rue ouest, Calgary, Alta.

22 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation, le prolongement Oakland du chemin de fer Canadian-Northern, depuis Totogan jusqu'à l'extrémité de la voie, distance de 17 milles.

22 septembre.—Inspection du croisement de l'avenue Howard, Walkerville, Ont., par la ligne du chemin de fer *Essex and Lake Shore Rapid.*

22 septembre.—Inspection du Terminal-Essex *re* embranchement du chemin de fer *Essex and Lake Shore Rapid.*

22 septembre.—Inspection de passage à niveau sur la ferme de R. Langlois, à Saint-Léonard, N.-B., chemin de fer Pacifique-Canadien.

23 septembre.—Inspection des chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central à Shedden, Ont., relativement à ce qui obstrue la vue du croisement du chemin public par la voie ferrée.

25 septembre.—Inspection de pont de chevalets sur le chemin de fer Niagara-Sainte-Catherine et Toronto, à Sainte-Catherine, Ont.

26 septembre.—Inspection du croisement de l'ancienne ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc par la nouvelle deuxième voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près de la Jonction de Montréal.

27 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation l'embranchement Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien de Castor à Coronation, distance de 20 milles.

27 septembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à l'endroit où la ligne Végreville-Calgary, du chemin de fer Canadian-Northern, croise le prolongement Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien.

30 septembre.—Inspection, relativement à la demande de la Compagnie du chemin de fer Midland, de Manitoba, d'unir ses voies à celles du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le lot 55, paroisse de Saint-Boniface, Winnipeg, et de croiser le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur le dit lot.

30 septembre.—Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien par le prolongement de la rue McIntosh, Foam-Lake, Sask.

30 septembre.—Inspection des appareils d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadian-Northern par l'embranchement Harwood du chemin de fer Grand-Tronc à Cobourg, Ont.

30 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation la partie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario de Toronto à Trenton, distance de 105 milles.

30 septembre.—Inspection du croisement des rues William et Ontario par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario dans la ville de Cobourg, Ontario.

30 septembre.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 30 et 31, con. 4, township de Darlington, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

2 octobre.—Inspection du croisement projeté de la rue Messieur, Saint-Boniface, Man., par les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien.

3 octobre.—Inspection de l'emplacement d'une station du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Stony-Point, Alta.

3 octobre.—Inspection du tracé d'un embranchement du chemin de fer Canadian-Northern sur la propriété de la *Pintsch Compressing Company* à Edmonton, Alberta.

3 octobre.—Inspection du croisement projeté de l'embranchement Stobie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le township de McKim, Ontario.

3 octobre.—Inspection du croisement du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo par le chemin de fer Grand-Valley à la rue Market, Brantford, Ontario.

4 octobre.—Inspection du pont n° 72.6, dans la subdivision de Sudbury du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour l'ouvrir à la circulation.

5 octobre.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc, près de Tillsonburg, Ontario.

5 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Canadian-Northern, prolongement de Moosejaw, depuis Radville jusqu'à l'extrémité de la voie, distance de 83 milles.

6 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Canadian-Northern de Maryfield à Luxton, distance de 68 milles, et de Luxton à Radville, distance de 72 milles.

6 octobre.—Inspection de l'embranchement à l'endroit où le prolongement Maryfield du chemin de fer Canadian-Northern croise l'embranchement Souris du chemin de fer Pacifique-Canadien à Midale, Saskatchewan.

7 octobre.—Inspection de l'emplacement du croisement projeté au-dessus des rues Barrett, Ontario et Peter, à Port-Hope, par la ligne de retranchement de Port-Hope, chemin de fer Grand-Tronc.

7 octobre.—Inspection des subdivisions Webwood et Algoma du chemin de fer Pacifique-Canadien, relativement à la question de l'exemption de clôture.

9 octobre.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern, subdivision de Swan River, borne milliaire 89, à propos d'un accident.

9 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Algoma-Central et Hudson-Bay, m. 47 à 85, et m. 164 à 170.5, au nord du Saut-Sainte-Marie, Ontario.

10 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le prolongement Thunder-Hill du chemin de fer Canadian-Northern, ¼ N.E., section 11, township 34, rang 4, O. 2 M., relativement à voie d'évitement pour J. K. Johnson, de Canora, Saskatchewan.

13 octobre.—Inspection relativement à la demande, formulée par la Chambre de Commerce de Qu'Appelle et de l'Ecole d'industrie indienne de Laurette, d'une voie de transbordement entre le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Balcarres, ou à Régina, Saskatchewan.

13 octobre.—Inspection du tracé du croisement de la voie publique par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, entre les lots 462 et 359, paroisse de Saint-Benoit, P.Q.

13 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation l'embranchement Kipp-Aldersyde du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Carmangay, borne milliaire 27.7 à borne 84.9.

14 octobre.—Inspection du tronçon du chemin de fer Canadian-Northern conduisant à l'entrepôt de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, en passant sous le pont.

17 octobre.—Inspection du pont au-dessus de la voie publique, réparé et mis à neuf conformément à l'ordonnance de la Commission, sur le chemin de fer Québec et Occidental, à New-Richmond, province de Québec.

18 octobre.—Inspection du pont sur chevalts traversant la rivière Cascapédia, chemin de fer Québec et Occidental, à Cascapédia, province de Québec.

18 octobre.—Inspection de l'emplacement du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, pour ouverture à la circulation.

19 octobre.—Inspection du chemin de fer Atlantic, Québec et Western, relativement à la plainte des habitants de Port-Daniel, P.Q., au sujet de certaines ouvertures dans les travaux de terrassement du chemin.

19 octobre.—Inspection de passage de ferme pour J. A. Chedare, à Gascons, sur le chemin de fer Atlantic, Québec et Western.

19 octobre.—Inspection du chemin de fer Atlantic, Québec et Western, relativement à la plainte formulée par l'abbé Dubé, de Gascons, au sujet de l'approvisionnement de l'eau.

20 octobre.—Inspection du chemin de fer Atlantic, Québec et Western, relativement à la plainte formulée par W. Brisson, de Grande-Rivière, au sujet de clôtures, barrières et traverses.

20 octobre.—Inspection de passage de ferme pour A. Shannon, sur le chemin de fer Atlantic, Québec et Western, à Brèche à Manon, province de Québec.

24 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario depuis Trenton, dans la direction est, jusqu'au croisement du tronçon de la fabrique de ciment de Lehigh-Valley, distance de 15.5 milles.

24 octobre.—Inspection de la voie de transbordement entre le chemin de fer Grand-et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Goderich, Ontario.

24 octobre.—Inspection de la voie d'évitement de Keith, près de Toronto, Ontario.

24 octobre.—Inspection du chemin de fer de Témiscouata, relativement à la plainte formulée par A. Nadeau, Caron-Brook, N.-B., *re* détournement de cours d'eau.

25 octobre.—Inspection de l'emplacement du hangar à marchandises projoeté du chemin de fer Grand-Tronc sur la rue Cardigan, à Guelph, Ontario.

26 octobre.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Québec relativement à la plainte de C. Poliquin, de Portneuf, P.Q., *re* condition de fossés et drainage.

27 octobre.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc relativement à la plainte de G. Beaumier, de Sainte-Angèle, P.Q., *re* barraères et passages à niveau.

27 octobre.—Inspection de pont au M. 15.9, sur l'embranchement Cranbrook du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ouverture à la circulation.

27 octobre.—Inspection de pont au M. 36.6, embranchement Cranbrook du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ouverture à la circulation.

27 octobre.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien à Eko, C.-B., relativement à la plainte de John Irving *re* inondation de sa terre.

28 octobre.—Inspection du chemin de fer Vermont-Central en Canada, relativement à la condition de la voie.

30 octobre.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont, au M. 32.7, sur l'embranchement Lardo du chemin de fer Pacifique-Canadien.

2 novembre.—Inspection d'une partie de la ligne de Sudbury-Port-Arthur du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, de la Jonction-Gowganda à un point situé à un mille à l'ouest de la station Ruel, distance de 14 milles.

4 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont au M. 101.0, embranchement Thompson du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont au M. 84.6, embranchement Thompson du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont au M. 79.1, embranchement Cascade du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont au M. 113.5, embranchement Cascade du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont au M. 125.2, embranchement Cascade du chemin de fer Pacifique-Canadien.

8 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation la double voie du chemin de fer du Pacifique, de Smith's-Falls-ouest, à GlenTay, distance de 16 milles.

13 novembre.—Inspection du croisement du chemin Clyde, 2½ milles à l'est de la station Galt, sur le chemin de fer du Pacifique, subdivision de London.

13 novembre.—Inspection du croisement du chemin Armstrong par le chemin de fer Grand-Valley, près de Brantford, Ontario.

14 novembre.—Inspection du croisement de la rue King par le chemin de fer Grand-Valley, près de Brantford, Ontario.

14 novembre.—Inspection du croisement de la rue King par le chemin de fer Grand-Valley, à Hagersville, Ontario.

15 novembre.—Inspection du croisement de la voie publique par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, un mille et demi à l'est de la station de Brighton.

16 novembre.—Inspection du croisement de la voie publique par le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la vallée de Saint-Philippe.

15 novembre.—Inspection de passage de ferme pour C. A. Ruddick, à Brighton, Ontario, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

16 novembre.—Inspection du croisement du chemin Crookston Fuller par le chemin de fer Pacifique-Canadien, environ un mille et demi à l'est de la station Ivanhoe.

16 novembre.—Inspection du croisement surélevé du chemin Brooker, deux milles et demi à l'ouest de Mallorytown, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

16 novembre.—Inspection d'emplacement de voie d'évitement pour la *Dominion Quarry Company*, à Beauport, P.Q.

17 novembre.—Inspection de la cloche électrique automatique de M. Dell, à Vaudreuil, P.Q., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

19 novembre.—Inspection du tracé du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, entre le chemin de Poplar Plains et Islington, Ont.

21 novembre.—Inspection de tronçon pour la *Clifton Sand Gravel & Construction Co.*, sur la ligne du Grand-Tronc.

21 novembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur l'embranchement Végreville-Calgary du chemin de fer Canadian-Northern, entre sections 25 et 26, township 43, rang 20, O. 4 M.

21 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Canadian-Northern, de Warden à Drumheller, Alta.

29 novembre.—Inspection du drain Smith, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central, près de Saint-Thomas, Ontario.

29 novembre.—Inspection du pont 0.5, subdivision de Windsor, chemin de fer Pacifique-Canadien.

29 novembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Esquimault et Nanaïmo depuis le lac Cameron jusqu'à Port-Alberni.

29 novembre.—Inspection de pont, à borne milliaire 64.4 du chemin de fer Esquimault et Nanaïmo.

29 novembre.—Inspection de ponts, à bornes milliaires 131.7 et 132.3, sur la ligne du chemin de fer Esquimault et Nanaïmo, pour ouverture à la circulation.

29 novembre.—Inspection de l'embranchement d'Estevan à Forward du chemin de fer Pacifique-Canadien, et du détournement du chemin public sur ses voies à la borne milliaire 4.183.

29 novembre.—Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien entre les sections 15 et 22, township 6, rang 12, O. 2 M., dans la municipalité de Cymra, n° 36.

1er décembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation les ponts 21.7 et 22.5, sur la subdivision Moosejaw du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1er décembre.—Inspection du croisement de chemin public sur le chemin de fer Michigan-Central à Leamington, Ont.

4 décembre.—Inspection de l'avenue Talbot à l'endroit où elle croise la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Elmwood, Winnipeg, Man.

7 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur les voies des chemins de fer Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique à Stony-Plain, Man.

7 décembre.—Inspection de croisement de route sur la ligne du Grand-Tronc à Valleyfield, P.Q.

8 décembre.—Inspection de l'emplacement d'une voie souterraine projetée, avenue Prud'homme, Montréal. sous la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

11 décembre.—Inspection de voie souterraine, Huitième rue, Calgary, Alta., chemin de fer Pacifique-Canadien.

12 décembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation l'embranchement du Lac-Manitou, chemin de fer Pacifique-Canadien, de Wilskie à Cut-Knife, distance de 27.8 milles.

13 décembre.—Inspection d'enclenchement à l'endroit où le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de Prince-Albert, croise le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement de Pheasant-Hills, près de Viscount.

18 décembre.—Inspection *re* la surélévation projetée des nouvelles voies pour trains de marchandises, chemin de fer Canadian-Northern, au-dessus de la rue Main-sud, Winnipeg, Man.

20 décembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation la deuxième voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Moosejaw à Pasqua, M. 127.68 à M. 134.43.

21 décembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation l'embranchement Forward du chemin de fer Pacifique-Canadien depuis Ogema, borne milliaire 52.20, jusqu'à Viceroy, borne 75.85, distance de 23.65 milles.

21 décembre.—Inspection du système d'enclenchement établi par la Compagnie du Grand-Tronc à la Jonction-Alfred, Ontario.

21 décembre.—Inspection du croisement surélevé sur le chemin de fer Grand-Tronc, entre le lot 3, con. 1, et le lot 93, con. 2, township de Tay, Ont.

23 décembre.—Inspection de passage de ferme pour James Connelly, sur l'embranchement Crow's-Nest du chemin de fer Pacifique-Canadien.

23 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique au M. 83.66, de Kipp à l'embranchement Aldersyde du chemin de fer Pacifique-Canadien.

27 décembre.—Inspection de croisements de rues sur les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, à Montréal, P.Q.

27 décembre.—Inspection de l'emplacement du croisement de route projeté, sur le chemin de fer Vermont-Central, à Iberville, P.Q.

27 décembre.—Inspection du croisement de l'embranchement Calgary-Végreville du chemin de fer Canadian-Northern, sur l'embranchement McLeod du chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Calgary.

27 décembre.—Inspection du chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard,* de Coldwater à Bethany-Junction, pour ouverture à la circulation.

29 décembre.—Inspection de barrières, clôtures, etc., sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Laprairie, P.Q.

30 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Kootenay-Central (C.P.R.), à la borne milliaire 5.48.

2 janvier.—Inspection pour ouverture à la circulation du Canadian-Northern-Ontario de Harrowsmith à Sydenham, Ont.

2 janvier.—Inspection du conduit de drainage en béton sous la Troisième Avenue, l'avenue Forrest et la rue Wellington, dans la ville de Saint-Thomas, chemin de fer Michigan-Central.

3 janvier.—Inspection de la double voie du chemin de fer Michigan-Central, à l'endroit où elle croise l'embranchement nord du chemin Talbot, vis-à-vis des lots 19 et 20, township de Southwold, Ont.

3 janvier.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Canadian-Northern, de Grosse-Ile à l'extrémité de la voie, distance de 31 milles.

3 janvier.—Inspection de l'emplacement de barrières et tours projetés, à Aylwin, rues Joliette et Nicolet, en la cité de Montréal, P.Q.

12 janvier.—Inspection pour ouvrir à la curculation le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement Moosejaw, course sud-ouest, de borne milliaire 0 à Dunkirk, borne 27.4.

17 janvier.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Pacifique-Canadien, Swift-Current, course sud-est, de borne milliaire 0 à Melville, borne 27.4.

17 janvier.—Inspection d'embranchement au croïsement de l'avenue Papineau et du chemin de fer Pacifique-Canadien, et inspection d'embranchement au croisement du chemin de fer Grand-Tronc et de la *Montreal Tramway-Line,* à Turcotte, P.Q.

22 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Kootenay-Central (C.P.R.), borne 5.48.

22 janvier.—Inspection pour ouvrir à la circulatión certains ponts sur le chemin de fer Grand-Tronc, entre Toronto et Guelph, Ont.

23 janvier.—Inspection des travaux faits au croisement de la rue Wellington, à Drayton, Ont.

23 janvier.—Inspection d'embranchement à Dana, Sask., sur la ligne principale du chemin de fer Canadian-Northern, au croisement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de Prince-Albert.

24 janvier.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Canadian-Northern, embranchement Rossburn, de Hampton au point de raccordement avec sa ligne principale, à l'est de Canora, distance de 15 milles.

24 janvier.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Yorkton à Canora, distance de 29.5.

24 janvier.—Inspection du croisement de la rue King par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Walkerton, Ont.

25 janvier.—Inspection de l'emplacement du chemin de fer Pacifique-Canadien à la jonction de Guelph, Ont., relativement à une plainte formulée par A. Agnew.

25 janvier.—Inspection du tracé du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la ferme de E. Agnew, à Campbellville, Ont.

26 janvier.—Inspection de passage à bestiaux, pour M. Mahon, sur le chemin de fer *Geargian Bay and Seabord,* près de Lindsay, Ont.

26 janvier.—Inspection de plate-forme de chargement à Anglia, Sask., relativement à une plainte de L. J. Pepper, de Kingsland, Sask.

27 janvier.—Inspection du croisement de chemin entre les sections 12 et 13, township 6, rang 18, O. 2 M., au sujet d'une plainte formulée par la ville de Radville, Sask.

27 janvier.—Inspection du croisement de route projetée, entre les lots 6 et 7, concession B. township de Murray, par une voie de raccordement entre le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario et le chemin de fer Ontario-Central, un demi-milel à l'ouest de la station de Picton.

27 janvier.—Inspection de détour de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, section Schreiber, M. 92 à 95, pour overture à la circulation.

27 janvier.—Inspection du chemin de fer Père-Marquette, de London à Port-Stanly, Ont., distance de 23 milles.

27 janvier.—Inspection de la division Cascade du chemin de fer Pacifique-Canadien, relativement au détournement de certains cours d'eau, au M. 110.1.

27 janvier.—Inspection d'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern* par le chemin de fer *Vancouver, Fraser Valley and Southern,* près d'Ardley, C.-B.

28 janvier.—Inspection de la division Laggan du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

31 janvier.—Inspection des travaux faits au pont de la rivière Rouge, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, à Saint-André, P.Q.

31 janvier.—Inspection de passage de ferme de E. Fournier, près de Saint-André, P.Q., sur le chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario.*

1er février.—Inspection pour ouvrir à la circulation un pont sur le *Montreal Terminal* du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1er février.—Inspection de l'embranchement Boissevain-Lauder du chemin de fer Pacifique-Canadien, de section 34, township 4, rang 20, O. 1 M., bornes milliaires à à 17.

1er février.—Inspection du passage de ferme pour M. Gliden, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Lacombe, Alta.

2 février.—Inspection de dangereux passage à niveau à Cromer, Man., suivant plainte de W. R. Clark, Cromer, Man.

6 février.—Inspection pour ouvrir à la circulation certains ponts, subdivision Havelock du chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 février.—Inspection de la subdivision Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

6 février.—Inspection de la subdivision Red-Deer du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

6 février.—Inspection de la subdivision Edmonton du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

7 février.—Inspection de clôtures érigées le long de l'approche nord du pont Prince-Edouard, à Belleville, Ont.

8 février.—Inspection pour ouvrir à la circulation le chemin de fer *Canadian Northern Ontario,* entre Belleville et Deseronto, Ont.

8 février.—Inspection de la subdivision McLeod du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

9 février.—Inspection de pont de voie publique à M. 2.6, sur l'embranchement Crows-Nest du chemin de fer Pacifique-Canadien.

9 février.—Inspection de pont de voie publique au M. 2.6, sur l'embranchement ment Crows-Nest du chemin de fer Pacifique-Canadien.

12 février.—Inspection *re* changement de traverse de voie entre sections 12 et 13, township 6, rang 18, O. 2e méridien, relativement à une plainte formulée par la ville de Radville, Sask.

14 février.—Inspection de ponts 11·9 près d'Headingly, et 24·4 à la rivière La Salle, subdivision de Souris, pour ouverture à la circulation.

16 février.—Inspection de la subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

16 février.—Inspection de la subdivision Kimberley du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

16 février.—Inspection de pont, à borne milliaire 62·8, subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ouverture à la circulation.

16 février.—Inspection de ponts, division d'Ottawa du chemin de fer Grand-Tronc.

16 février.—Inspection de passage de ferme de P. Lauzon, près de Saint-Jovite, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

16 février.— Inspection de ponts, dans la division Farnham du chemin de fer Pacifique-Canadien.

16 février.—Inspection de pont, à borne milliaire 80·5, subdivision Sirdar du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ouverture à la circulation.

16 février.—Inspection de pont, à borne milliaire 8·2, subdivision Cranbrook du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour ouverture à la circulation.

16 février.—Inspection de la subdivision Cranbrook du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

16 février.—Inspection de l'embranchement Crows-Nest du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exemption de clôturer.

18 février.—Inspection du chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern,* de Princeton à Coalmount, distance de 13 milles, pour ouverture à la circulation.

22 février.—Inspection de la terre de John Irving, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Elko, C.-B.

22 février.—Inspection de l'emplacement du chemin de fer Kettle-Valley, à Penticton, C.-B., relativement à une plainte formulée par la Penticton Lumber Co.

23 février.—Inspection d'enclenchement à Saint-Jacques, à l'endroit où le chemin de fer Midland (C.N.R.) quitte les voies du Canadian-Northern et croise la double voie de la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

23 février.—Inspection *re* croisement de la voie publique, immédiatement à l'ouest de la station de Silverdale, sur le chemin de fer Toronto-Hamilton et Buffalo.

23 février.—Inspection du pont-levis de Welland, sur le chemin de fer Michigan-Central.

24 février.—Inspection d'enclenchement à l'endroit où le tronçon desservant l'établissement de la *Grasseli Chemical Co.* croise le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer *Hamilton Radial,* près de la rue Ottawa, à Hamilton, Ont.

26 février.—Inspection du pont de la rivière Saint-François, sur la ligne du *Quebec-Montreal and Southern Counties Railway.*

27 février.—Inspection de l'emplacement du croisement projeté, entre les lots 94, concession 2, et 13, concession 3, township de Tay, Ont.

29 février.—Inspection du chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Island,* de Saskville à Cape-Tormentine, distance de 36 milles.

1er mars.—Inspection de l'emplacement du pont projeté pour traverser la 13me rue, à Lethbridge, au-dessus la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4 mars.—Inspection *re* pétition de fermiers de Carberry, Man., pour obtenir une voie d'évitement sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5 mars.—Inspection de passage à l'endroit où se rapprochent le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de Brandon, et la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, district de Brandon.

5 mars.—Inspection de ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, division d'Ontario, pour les ouvrir à la circulation.

7 mars.—Inspection de ponts dans les divisions du milieu et du sud du chemin de fer Grand-Tronc.

9 mars.—Inspection de croisement de route, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, section 112, township 55, rang 4, O. 5e méridien, que l'on propose de changer en chemin public.

9 mars.—Inspection *re* croisement proposé des chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern, près du lac Lobstick, section 31, township 53, rang 10, O. 5e méridien.

9 mars.—Inspection de traverse de voie, rue Victoria, Battleford-Nord, Sask., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern.

9 mars.—Inspection de passage de ferme pour J. C. Haddock, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, section 12, township 55, rang 4, O. 5e méridien.

10 mars.—Inspection de croisement de grande route sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, entre les sections 9 et 16, township 54, rang 26, O. 4e méridien.

13 mars.—Inspection *re* accident au train n° 6, courant dans la direction sud, chemin de fer Canadian-Northern, au pont traversant la rivière Saskatchewan, Saskatoon, Sask., le 4 mars 1912.

16 mars.—Inspection de passage à bestiaux pour C. W. Deaver, Viscount, Sask., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

22 mars.—Inspection du tracé du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, près de Barons, Alta.

22 mars.—Inspection du chemin de fer *Kootenay-Central,* d'un point situé sur le chemin de fer *British Columbia Southern,* à Colvalli, jusqu'à la rivière Bull, distance de 9·2 milles, pour ouverture à la circulation.

23 mars.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Calgary, pour exemption de clôturer.

23 mars.—Inspection *re* ligne secondaire projetée du chemin de fer Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q.

26 mars.—Inspection de voie de transbordement pour la *Grain Growers' Association of Dundee,* entre les chemin de fer *Great Northern* et *Canadian Northern,* à Minto, Sask.

26 mars.—Inspection du chemin de fer *Niagara, Welland and Lake Erie,* pour ouvrir à la circulation le *Welland Terminals.*

27 mars.—Inspection de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, *re* passage de ferme pour J. B. Damphouse, et un autre pour G. Mailloux.

28 mars.—Inspection de pont au creek Bear, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Centra, division Sainte-Claire, pour ouverture à la circulation.

28 mars.—Ins pection de ponts, division centrale du chemin de fer Grand-Tronc, pour ouverture à la circulation.

ANNEXE F.

OTTAWA, ONT., 25 juin 1912.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour être inséré dans le septième rapport annuel de la Commission, le rapport ci-joint de la division des inspections pour l'année finissant le 31 mars 1912.

Dans le cours de l'année, les diverses compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission ont fait rapport de 2,153 accidents, causant la mort de 489 personnes et en blessant 1,911 autres, suivant tableau n° 2 ci-joint.

Des enquêtes et des rapports ont été faits par les inspecteurs de la Commission sur 406 de ces accidents, à l'occasion desquels 179 personnes ont été tuées et 515 blsssées.

Des 489 personnes tuées et 1,911 blessées pendant l'année, 156 tuées et 122 blessées avaient violé les règlements, ce qui fait une augmentation, sur les chiffres de l'an dernier, de 16 personnes tuées et 53 blessées.

On remarquera, d'après le tableau n° 1 ci-joint, qu'il y a, comparaison faite avec l'an dernier, une diminution de 5 dans le nombre des personnes tuées, mais une augmentation de 792 dans celui des blessées. Si l'on considère l'énorme augmentation du nombre des voyageurs, cette diminution de pertes de vies est fort appréciable. Le nombre de personnes blessées a augmenté considérablement, suivant le présent rapport; mais cela est dû à ce qu'il y figure beaucoup d'accidents insignifiants dont il n'était tenu aucun compte dans les rapports précédents, et aussi au fait que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique n'a commencé à faire rapport de ses accidents que le 1er avril 1911.

Pendant l'année, les inspections du matériel roulant ont été faites comme suit:—

	Inspectés.	Défectueux.
Wagons à marchandises..	121,077	10,042
Locomotives..	2,318	163

L'inspection des wagons à voyageurs se fait, pendant la marche même des trains, par les inspecteurs, qui peuvent ainsi se rendre compte des conditions sanitaires des wagons et du parfait fonctionnement des appareils de sûreté.

Les défectuosités qui se rencontrent plus généralement dans les wagons à marchandises sont:—

Leviers d'accouplement détachés.
Conduites pneumatiques absentes.
Freins pneumatiques rompus.
Ferrures tordues ou lâches.

Celles qui se rencontrent principalement dans les locomotives sont:—

Leviers de manœuvre détachés.
Cendriers.
Régulateurs du tirage.
Grilles.

L'inspection des gares se fait méthodiquement en tout temps par les inspecteurs, et sitôt que quelque irrégularité est aperçue, des mesures sont prises pour que remède y soit apporté.

Les cours dans les principaux centres des divisions ont été systématiquement inspectées, en vue de s'assurer si les croisements, garde-fous, garnitures, etc., y sont tenus tel qu'il est requis par la loi.

Les inspecteurs ont surveillé avec soin les emplacements de voies, afin de voir à ce que les compagnies se conforment aux dispositions de la loi concernant l'enlèvement des mauvaises herbes, des broussailles, et la tenue des clôtures en bonne conditions, etc.; et, dans l'ouest du Canada, la surveillance pour prévenir les incendies est exercée avec grand soin.

De plus, le personnel de la division des inspections a fait enquête sur un grand nombre de plaintes portées devant la Commission à propos de questions se rattachant au service en général, tel qu'il appert dans une autre partie du présent rapport.

Les tableaux des accidents dans le cours de l'année sont ci-annexés, de même que l'exposé des enquêtes au sujet des tamponnements et déraillements, et le rapport concernant l'inspection des passages à niveau.

Le tout respectueusement soumis.

A. J. NIXON,
Inspecteur-chef.

M. A. D. CARTRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.,
Edifice du Parlement.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ comparatif des personnes tuées et blessées pendant l'année finissant le 31 mars 1911, et celle finissant le 31 mars 1912.

—	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Année finissant le 31 mars 1911.....	24	132	263	788	207	199	494	1,119
Année finissant le 31 mars 1912.....	28	292	230	1,378	231	241	489	1,911
Augmentation sur 1911............	4	160	....	590	24	42	....	792
Diminution sur 1911..............	....	....	33	....	....	....	5	....

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 mars 1912.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc....................	7	85	42	366	63	91	112	542
Pacifique-Canadien..............	16	96	141	188	120	80	277	364
Canadian-Northern...............	2	57	12	435	10	24	24	516
Michigan Central................	....	16	4	89	7	4	11	109
Grand-Tronc-Pacifique...........	3	8	11	99	9	11	23	118
Toronto, Hamilton et Buffalo.....	....	2	....	47	3	8	3	57
Canadian-Northern-Ontario.......	....	2	8	25	3	1	11	28
Wabash..........................	....	5	1	29	2	2	3	36
Vermont-Central.................	....	4	1	5	....	....	1	9
Père-Marquette..................	....	....	1	11	....	1	1	12
Vancouver, Victoria & Eastern....	....	1	1	4	....	3	1	8
Quebec, Montreal & Southern.....	....	13	....	9	1	....	1	22
Canadian-Northern Québec........	....	3	2	59	5	2	7	64
Q. M. & S. & Central Vermont....	....	....	....	6	....	....	....	6
Quebec Railway Light & Power...	....	....	....	....	2	3	2	3
Dominion-Atlantic...............	....	....	....	2	2	....	2	2
Niagara, St.Catharines & Toronto	....	....	1	....	....	1	1	1
Témiscousta.....................	....	....	1	....	....	....	1	....
Esquimault & Nanaïmo............	....	....	1	....	....	....	1	....
British Columbia Electric........	....	....	....	....	1	....	1	....
Kingston & Pembroke.............	....	....	1	....	1	....	2	....
Boston & Maine..................	....	....	....	1	....	....	....	1
Algoma Central & Hudson Bay...	....	....	....	1	....	....	....	1
Great-Northern..................	....	....	1	2	....	....	1	2
Oshawa..........................	....	....	....	....	1	....	1	....
Ontario-Central.................	....	....	....	1	1	....	1	1
R. C. & Grand-Tronc.............	....	....	....	1	....	....	....	1
Terminal, Montréal..............	....	....	....	....	....	2	....	2
Hamilton Radial Electric.........	....	....	....	....	....	1	....	1
Windsor, Essex & Lake Shore.....	....	....	....	....	....	1	....	1
Victoria & Sydney...............	....	....	1	1	....	1	1	2
Montreal Park & Island..........	....	....	....	....	....	2	....	2
	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

RELEVÉ indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Nom du chemin de fer.	Déraillement.		Volant leur passage.		Passages à niveau.		Empiètement.		Tombant d'un wagon de marchandises.		Restes trouvés sur la voie.		Divers.		En aiguillant.		Culbutant avec wagonnet.		Mort sur le train de causes naturelles.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	3	71	3	8	4	13	32	38	1	7	4	5	21	132	9	48	1			
Pacifique-Canadien	33	33	8	9	9	10	55	32	1	6	27		49	45	23	16	9	4		
Canadian-Northern	2	72		3			2	6		5	3		3	150	1	114		1	1	
Michigan-Central	2	10					1	3		2	2			40		8				
Grand-Tronc-Pacifique	1	3					4	6		3	2			48	4	3	2	4		
Toronto, Hamilton & Buffalo						2	1	3					1	19						
Canadian-Northern-Ontario							2	1					7	15		3				
Wabash	1						1	3						18						
Vermont-Central	1	8												1						
Père-Marquette				1		1								4	1					
Vancouver, Victoria & Eastern		7								1			1							
Quebec, Montreal & Southern		13					1							9						
Canadian-Northern, Quebec		1	1				3	2		3	1		2	28		3				
Quebec, Montreal & S. & C., Vermont																				
Quebec Ry., Light & Power																				
Dominion-Atlantic							1			1										
Niagara, St. Catharines & Toronto													1			1				
Témiscouata																				
Esquimault & Nanaïmo																	1			
British Columbia Electric																				
Kingston & Pembroke											1									
Boston & Maine																				
Algoma Central & Hudson Bay										1										
Great-Northern	1	2																		
Oshawa													1							
Ontario-Central							1													
P.C. et Grand-Tronc																				
Terminal Montréal														1						
Hamilton Radial Electric																				

Windsor, Essex & Lake Shore	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
Victoria & Sydney	1	1	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Park & Island	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
	45	221	12	21	13	26	104	96	2	29	40	5	86	512	38	196	13	9	1	......

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

RELEVÉ indiquant la nature des accidents; entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Nom du chemin de fer.	Travaillant sous wagons.		Frappé en regardant par la fenêtre.		Suicide.		Frappé par l'aiguille.		En accouplant des wagons.		Tombé du train.		En travaillant sur la voie.		En travaillant sur un pont.		Tamponnement d'avant		Tamponnement d'arrière.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				5	2			10	3	35	2	6	1	26	1			4	2	1
Pacifique-Canadien		1			3		1		4	10	4	7	9	9		2	7	42	10	23
Canadian-Northern					1			3	2	7	1	1		15		3		2	1	3
Michigan-Central										3		1	3	8		1				
Grand-Tronc-Pacifique		2		1						4				10				1		4
Toronto, Hamilton & Buffalo										1				3						
Canadian-Northern, Ontario														4		1	1	3		
Wabash														1						
Vermont-Central																				
Père-Marquette				1																
Vancouver, Victoria & Eastern																				
Quebec, Montreal & Southern																				
Canadian Northern, Québec		1								1				1						
Q. M. & S. & Central Vermont																		6		
Quebec Railway, Light & Power																				
Dominion-Atlantic																				
Niagara, St. Catharines & Toronto																				
Témiscouata									1											
Esquimalt and Nanaïmo																				
British Columbia Electric																				
Kingston & Pembroke									1											
Boston & Maine										1										
Algoma Central & Hudson Bay																				
Great-Northern																				
Oshawa																				
Ontario-Central										1										
P.C. et Grand Tronc																				
Terminal, Montréal																				
Hamilton Radial Electric																				
Windsor, Essex & Lake Shore																				
Victoria & Sydney																				
Montreal Park & Island Ry																				
		4		7	6		1	13	11	63	7	15	13	77	1	7	8	58	13	31

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1912.

Voie ferrées.	Tamponnement avec tramway.		Voulant monter sur train en mouvement.		Echelles latérales.		Tombé entre les wagons.		Tombé d'un wagonnet.		Pont incendié.		Tamponnement avec wagons isolés.		Traversées privées.		Travaillant sous la locomotive.		Frappé par le récepteur postal.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		1	1	5			1							2		1		1		
Pacifique-Canadien			3	15			1	2	3	1				2		1			1	
Canadian-Northern	1	2		3					1	3				1				4		
Michigan Central				1						2										
Grand-Tronc-Pacifique				1						4			5	1						
Toronto, Hamilton & Buffalo																				
Canadian-Norther,n Ontario																				
Wabash														1						
Vermont-Central																				
Père Marquette								1												
V. V. & Eastern																				
Québec, Montréal et Sud																				
Canadiea-Northern, Québec				1														1		
Q. M. & S. & Vermont-Central																				
Quebec Railway, Light & P.																				
Dominion-Atlantic																				
Niagara, St.Catharines & Tor																				
Témiscouata																				
Esquimalt & Nanaïmo																				
British Columbia Electric																				
Kingston & Pembroke																				
Boston & Maine																				
Algoma Central & Hudson B																				
Great-Northern																				
Oshawa																				
Ontario-Central																				
P.C. et G.T.																				
Montréal, Terminal																				
Hamilton Radial Electric																				
Windsor, Essex & Lake Shore																				
Victoria & Sydney																				
Montreal Park & Island																				
	1	3	4	26			2	3	4	10			5	7		2		6	1	

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer sous la juridiction de la Commission, pour l'exercice clos le 31 mars 1912.

Nom du chemin de fer.	Explosion de locomotive.		En sautant du train en marche.		Asphyxié dans un tunnel.		Affouillement.		En voyageant sur le chasse-pierre		Moteur à gazoline.		Electrocuté.		Travaillant sur les wagons et les locomotives.		Ponts à haut niveau		Tombé du tender en maniant le tuyau d'eau.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	P.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc			3	15						3					1	41	2			1
Pacifique-Canadien			3	17			1		1	2		1				6				
Canadian-Nordhern		2		6						1						22				
Michigan-Central																6				
Grand-Tronc-Pacifique			2	1						1						3				1
Toronto, Hamilton & Buffalo				1												3				
Canadian-Northern, Ontario				1																
Wabash	1	1		1												10				
Vermont Central																				
Père Marquette				1																
Vancouver, Victoria et Est																				
Québec, Montréal et Sud																				
Canadian-Northren, Québec																4				
Q. M. & S. & Vermont Central																				
Quebec Ry., Light & Power																				
Dominion-Atlantic																1				
Niagara, St-Catharines & Tor																				
Témiscouata																				
Esquimalt & Nanaïmo																				
British Columbia Electric																				
Kingston & Pembroke																				
Boston & Maine																				
Algoma - Central et Baie-d'Hudson																				
Great-Northern																				
Oshawa																				
Ontario-Central																				
P.C. et & Grand-Tronc																				
Montreal Terminal																				
Hamilton Radial Electric																				
Windsor, Essex & Lake Shore																				
Victoria & Sydney																				
Montreal Park & Island																				
	1	3	8	43			1		1	7		1			1	96	2			2

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1912.

Voies ferrées.	Travaillant dans ateliers.		Tombé d'un pont ou d'un viaduc.		Frappé par tuyau d'eau.		Aiguille ouverte.		Wagons détachés.		En passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Locaux, etc. placés trop près de la voie.		En passant sous les wagons.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	1	22	......	5	......	1	......	......	......	2	......	1	......	9	......	2
Pacifique-Canadien	1	12	......	1	......	......	2	26	......	......	......	3	......	2	......	......
Canadian-Northern	3	70	......	......	......	......	......	4	......	1	......	1	......	1	......	1
Michigan-Central	......	21	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1
Grand-Tronc-Pacifique	......	6	......	......	......	......	......	8	......	......	......	1	......	1	......	......
Toronto, Hamilton & Buffalo	......	22	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern-Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Père-Marquette	......	1	......	1	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Vancouver, Victoria et Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern-Québec	......	17	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
Q. M. & S. & Central-Vermont	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Quebec Railway, Light & Power	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Niagara, St. Catharines & Toronto	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Témiscouata	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Esquimalt & Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
British Columbia Electric	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Kingston & Pembrooke	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Boston & Maine	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Algoma Central & Hudson Bay	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Great-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Ontario-Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
P. C. et Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Hamilton Radial Electric	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex & Lake Shore	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Victoria & Sydney	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Park & Island	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	5	171	......	7	......	2	2	39	......	3	......	7	......	13	......	4

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1912.

Voies ferrées.	Tombé d'un tender en prenant l'eau.		Tombé d'un tender en prenant du charbon.		Passage à niveau public non gardé.		Tamponnement au passage à niveau.		Totaux.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		6		2	13	14	1		112	542
Pacifique-Canadien					9	22			277	364
Canadian-Northern		1		2	2	7			24	516
Michigan-Central					3	1			11	109
Grand-Tronc-Pacifique					3	1			23	118
Toronto, Hamilton & Buffalo					1	3			3	57
Canadian-Northern-Ontario					1				11	28
Wabash		1							3	36
Vermont-Central									1	9
Père-Marquette									1	12
Vancouver, Victoria et Eastern									1	8
Québec, Montréal et Sud									1	22
Canadian-Northern-Québec									7	64
Q. M. & S. & Vermont-Central										6
Quebec Railway, Light and Power					2	3			2	3
Dominion-Atlantic					1				2	2
Niagara, St. Catharines & Toronto									1	1
Témiscouata									1	
Esquimalt & Nanaïmo									1	
British Columbia Electric					1				1	
Kingston & Pembroke									2	
Boston & Maine										1
Algoma Central & Hudson Bay										1
Great-Northern									1	2
Oshawa									1	
Ontario-Central									1	1
P. C. & Grand-Tronc								1		1
Montreal Terminal						1				2
Hamilton Radial Electric						1				1
Windsor, Essex & Lake Shore										1
Victoria & Sydney									1	2
Montreal Park & Island										2
		8		4	36	53	1	1	489	1,911

Nature de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Totaux.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	1	145	43	71	1	5	45	221
Voyageant sans permis	1	......	......	......	11	21	12	21
Passage à niveau	......	......	1	1	12	25	13	26
Tombant d'un train de marchandises	......	......	2	27	......	2	2	29
Empiétement	......	2	3	8	101	86	104	96
Trouvés mort sur la voie ou sur un pont	......	......	7	4	33	1	40	5
Causes indéterminées	5	30	63	453	18	29	86	512
En aiguillant	1	1	31	185	6	10	38	196
Tombés d'un wagonnet	......	......	13	9	......	......	13	9
Mort sur le train, cause naturelle	1	......	......	......	......	......	1	......
En travaillant sous les wagons	......	......	......	4	......	......	......	4
Frappés en regardant hors du pav. de la locomotive	......	......	......	7	......	......	......	7
Suicide	......	......	3	......	3	......	6	......
Frappés par le levier de l'aiguille	......	2	1	11	......	......	1	13
En attelant	1	2	10	61	......	......	11	63
Voyageurs tombant de trains	4	15	3	......	......	......	7	15
Travaillant sur la voie	......	......	11	77	2	......	13	77
Travaillant sur un pont	......	......	......	6	1	1	1	7
Tamponnement par l'avant	4	23	4	35	......	......	8	58
" l'arrière	4	12	7	19	2	......	13	31
" entre tramway et train	......	1	1	......	......	2	1	3
En essayant de monter sur un train en mouvement	1	13	2	12	1	1	4	26
Echelles latérales	......	......	......	......	......	......	......	......
Tombés du toit des wagons	......	......	2	3	......	......	2	3
Tombés d'un wagonnet	......	......	3	10	1	......	4	10
Pont brûlé	......	......	......	......	......	......	......	......
Passages privés	......	......	......	......	......	2	......	2
En travaillant sous des locomotives	......	......	......	6	......	......	......	6
Frappés par l'app. récepteur des sacs postaux	......	......	1	......	......	......	1	......
Explosion de locomotive	......	......	1	3	......	......	1	3
En sautant d'un train en marche	5	22	2	19	1	2	8	43
Affouillement	......	......	......	......	1	......	1	......
Voyageant sur le chasse-pierre	......	......	1	7	......	......	1	7
Moteur à gazoline	......	......	......	1	......	......	......	1
En travaillant sur wagons et locomotives	......	......	1	96	......	......	1	96
Pont à haut niveau	......	......	2	......	......	......	2	......
Tombés du tender en dép. le t. d'eau	......	......	......	2	......	......	......	2
En travaillant à l'atelier	......	......	4	171	1	......	5	171
Tombés d'un pont ou d'un viaduc en bois	......	......	......	7	......	......	......	7
Frappés par le tuyau d'eau	......	......	......	2	......	......	......	2
Train entrant sur aiguille ouverte	......	21	2	18	......	......	2	39
Wagons isolés sur voies	......	......	......	3	......	......	......	3
En passant sur barres d'attelage entre les wagons	......	......	......	7	......	......	......	7
Locaux, etc., trop près de la voie	......	......	......	13	......	......	......	13
En passant sous les wagons	......	......	......	4	......	......	......	4
Tombés du tender en prenant de l'eau	......	......	......	8	......	......	......	8
Tombés du tender en prenant du charbon	......	......	......	4	......	......	......	4
Passage à niveau non protégé	......	......	......	2	36	51	36	53
Tamponnement sur passage à niveau	......	......	1	1	......	......	1	1
" avec wagons isolés sur voies	......	3	5	4	......	......	5	7
	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

ETAT comparatif des personnes tuées et blessées, du 31 mars 1911 au 31 mars 1912, pour chaque chemin de fer en particulier.

Nom du chemin de fer.	1911.		1912.		1912. Augmentation.		1912. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	133	374	112	542	......	168	21	......
Pacifique-Canadien	276	233	277	364	1	131	......	......
Canadian-Northern	22	189	24	516	2	327	......	......
Michigan-Central	16	208	11	109	......	......	5	99
Grand-Tronc-Pacifique	......	......	23	118	23	118	......	......
Toronto, Hamilton & Buffalo	5	6	2	57	......	51	2	......
Canadian-Northern-Ontario	3	14	11	28	8	14	......	......
Wabash	7	32	3	36	......	4	4	......
Vermont-Central	1	6	1	9	......	3	......	......
Père-Marquette	2	......	1	12	......	12	1	......
Vancouver, Victoria et Eastern	1	2	1	8	......	6	......	......
Québec, Montréal et Sud	1	2	1	22	......	20	......	......
Canadian-Northern-Québec	4	18	7	64	3	46	......	......
Q. M. & S. & Vermont-Central	......	......	......	6		6	......	......
Quebec Railway Light and Power	......	......	2	3	2	3	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	2	2	2	2	......	......
Niagara, St. Catharines & Toronto	......	......	1	1	1	1	......	......
Témiscouata	1	1	1	......	......	......	......	1
Esquimalt et Nanaïmo	3	......	1	......	......	......	2	......
Tram. élect. de la Colombie-Britannique	......	......	1	......	1	......	......	......
Kingston et Pembroke	2	2	2	......	......	......	......	2
Boston & Maine	1	1	......	1	......	......	1	......
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	1	3	......	1	......	......	1	2
Great-Northern	......	3	1	2	1	......	......	1
Oshawa	......	......	1	......	1	......	......	......
Ontario-Central	2	......	1	1	......	1	1	......
P. C. et Grand-Tronc	......	......	......	1	......	1	......	......
Montréal Terminus	......	......	......	2	......	2	......	......
Hamilton Radial Electric	......	......	......	1	......	1	......	......
Windsor, Essex and Lake Shore	......	2	......	1	......	......	......	1
Victoria & Sydney	......	......	1	2	1	2	......	......
Montreal Park & Island	3	4	......	2	......	......	3	2
Baie de Quinté	1	......	......	......	......	......	1	......
Intercolonial et Grand-Tronc	4	4	......	......	......	......	4	4
Mille-Iles	1	......	......	......	......	......	1	......
New-York et Ottawa	3	......	......	......	......	......	3	......
Manitoulin et Rive-Nord	1	......	......	......	......	......	1	......
Vermont Central & P. C	......	12	......	......	......	......	......	12
Maine-Central	......	3	......	......	......	......	......	3
(1) Augmentation, (2) Diminution	......	......	......	.. (1)	46	919	(2) 51	127
Augmentation pour l'année 1912	......	......	......	......	......	792		
Diminution pour l'année 1912	......	......	......	......	......	......	5	

TAMPONNEMENTS SUIVIS D'ENQUETES DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

Dossier	Date.	Nom du chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Observatious.
Inv.	1911.					
1655	31 janv.	Grand-Tronc	Toronto, cour de la rue de Bathurst	......	1	La locomotive 428, marchant seule, a tamponné les locomotives 2032 et 2051 accouplées, qu'elle suivait de trop près.
1589	4 fév.	Grand-Tronc	Cobourg, 4 milles à l'est	......	1	Le n° 92 a tamponné l'arrière du 2me 96.
1646	14 "	Pacifique-Canadien	Guelph-Jct	2	......	La 2me ne 74 attelée au chasse-neige a tamponné par l'avant la locomotive supplémentaire ouest 655 qui se trouvait sur la voie de garage.
1608	24 mars.	Pacifique-Canadien	Ottawa	......	1	La locomotive 1229 a tamponné la locomotive 217, convoi 107.
1606	25 "	Pacifique-Canadien	Schreiber, 1½ mille à l'est	3	3	La 2me n° 89 a tamponné par l'avant la 5me n° 124.
1648	28 "	Grand-Tronc	Brantford	......	2	Tamponnement par l'arrière entre le supplémentaire 2332 et le n° 88.
1635	20 avril.	Pacifique-Canadien	Kempton, 2 milles à l'est	......	2	Tamponnement par l'arrière entre la locomotive 1018 marchant seule et le n° 76.
1711	10 mai.	Pacifique-Canadien	Bresley	2	1	Le n° 85 a frappé sur le côté le supplémentaire 1760.
1622	19 mai.	C.P.C. et Grand-Tronc.	Actonvale Diamond	......	1	La locomotive du G.-Tronc s'est jetée sur le côté du supplémentaire 1268 du P.-C.
1895	27 "	Grand-Tronc et C.F.I.	Chaudière-Jct	......	1	Tamponnement par l'avant entre le supplément ouest 1204 du chemin de fer Grand-Tronc et le n° 96 de l'Intercolonial.
1693	17 juin	Pacifique-Canadien	Winro	2	1	La 2me n° 952 a tamponné le supplémentaire ouest 609.
1758	27 "	Pacifique-Canadien	Bearspaw	......	8	Tamponnement par l'avant entre le n° 2 et le supplémentaire 1655.
1696	19 juillet	Pacifique-Canadien	Calgary, pont de la rivière à l'Arc	1	15	Tamponnement par l'avant entre le n° 3 et la locomotive n° 2307.
1730	4 août.	Grand-Tronc	Hamilton, cour de	......	4	Le train n° 13 a tamponné l'arrière du n° 88.
1945	5 "	Grand-Tronc	Huntingdon	......	1	Le supplémentaire du New-York-Central 1772 a frappé sur le côté la locomotive 2486 du Grand-Tronc, marchant seule.
1922	14 sept.	Grand-Tronc	Brosseau-Jct	......	3	Tamponnement par l'arrière entre le supplémentaire 2426 du chemin de fer Grand-Tronc et le n° 208 D. et H.
1783	21 "	Pacifiquè-Canadien	Chapleau	7	2	Tamponnement par l'arrière entre le supplémentaire de travail 1614 et le supplémentaire transportant des bestiaux 1690.
1854	23 "	Grand Tronc	Midland, 1½ mille à l'est	......	1	Tamponnement par l'avant entre le supplémentaire 2049 et les supplémentaires 2017 et 1982.
1867	10 oct.	Pacifique-Canadien	Brunel	......	2	Tamponnement par l'avant entre le 1er n° 71 et le supplémentaire 1707.
1905	11 "	Pacifique-Canadien	Carberry	1	......	Tamponnement par l'arrière entre le supplémentaire 2666 et le train à marchandises.

TAMPONNEMENTS SUIVIS D'ENQUETES DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

Dossier.	Date.	Nom du chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Observations.
	1911					
1906	14 oct..	Canadian-Northern.....	Prolongement de la Pointe-du-Chêne, 140 milles......	1	1	Tamponnement par l'arrière entre les supplémentaires 179 et 157.
1812	8 nov..	Pacifique-Canadien......	Redcliffe..................	2	......	Tamponnement par l'arrière entre le n° 80 et le 1er n° 78.
1915	10 "	Grand-Tronc-Pacifiqne..	Rivers......................	......	7	Tamponnement par l'avant entre le train n° 4 et le supplémentaire 820.
1870	14 "	Grand-Tronc....	Belleville..................	......	1	La locomotive spéciale à voyageurs 318 a tamponné la locomotive de service 1682.
1903	15 "	Grand-Tronc.....	Montréal, St-Etienne........	......	1	La locomotive 1684 a tamponné le wagon de tramway électrique n° 4.
1918	25 "	Grand-Tronc-Pacifique..	Harte.......................	......	3	Le train n° 31 a tamponné l'arrière du train n° 91.
1958	1 déc..	Grand-Tronc..	Burks-Falls.................	......	1	Le supplémentaire nord 422 a tamponné l'arrière du supplémentaire nord 1243.
1811	1 nov..	C.P.C..................	Wessex......................	1	4	Tamponnement par l'avant entre le n° 521 et le n° 88.
1971	13 déc...	Pacifique-Canadien.	Brandon.....................	1	......	La locomotive 194 a frappé par le côté, sur la traverse, la locomotive 2127.
1919	21 "	Pacifique-Canadien.... ..	Bass-Lake P. M. 10.5.......	2	......	Tamponnement par l'arrière entre les supplémentaires 1637 et 1836.
1894	22 "	Pacifique-Canadien.... ..	Calgary-Jct.................	......	1	Le supplémentaire 703 à destination de l'est a frappé par le côté le supplément. 1481 sur la traverse.
1957	31 "	Pacifique-Canadien.... ..	Nord........................	2	3	Tamponnement par l'arrière entre les supplémentaires 636 et 464.
	1912.					
1955	2 janv.	Pacifique-Canadien	Colonsay, S.D. P. M.-99...	1	3	Le supplémentaire 1270 a tamponné l'arrière du train de travail.
1966	4 "	Grand-Tronc-Pacifique..	Redditt.....................	1	......	Le supplémentaire ouest 1207 a tamponné la locomotive 812.
1967	10 "	Grand-Tronc-Pacifique..	Melville....................	......	1	Le train n° 34 a tamponné les locomotives 603 et 118.
1934	15 "	Grand-Tronc.....	Hamilton....................	1	......	La locomotive service 1413 a tamponné les locomotives supplémentaires 2462 et 2471.
1930	20 "	Canadian-Northern, Ontario.................	Parry-Sound, S. D. Mille 128·5.....................	1	3	Tamponnement par l'avant entre les trains n° 1 et le supplémentaire sud 279.
1936	7 fév...	Canadien-Pacifique.....	Bolton, ¾ mille au nord......	......	1	Tampt. par l'arrière entre la locomotive supp. sud 652 et la locomotive 2688.

TAMPONNEMENTS SUIVIS D'ENQUÊTES DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

Dossier.	Date.	Nom du chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Observations.
1611	20 mars.	Pacifique-Canadien	Bellair, ½ mille à l'est	1	......	Déraillement de la locomotive 551, causé par l'attelage Westinghouse tombé sur la voie, supplémentaire 550.
1634	26 "	Pacifique-Canadien	Ludlow (à proximité de)	......	5	Déraillement du 2me n° 94, dû à un rail brisé.
1625	3 avril.	Grand-Tronc	Midland	1	......	Déraillement du wagon du Grand-Tronc n° 14514 sur la voie de garage n° 4, cour de Chew Frères. Cause inconnue.
1601	28 "	Central-Vermont	Granby	......	4	Déraillement du tender de la locomotive n° 54 train n° 4, aussi du wagon à bagages, etc., causé par le rebord brisé de la roue du tender.
1694	13 mai.	Pacifique-Canadien	Poteau milliaire 86, Montagne de l'Orignal, S.D.	......	4	Déraillement du tender de la locomotive n° 398 wagons-poste et à bagages. Apparemment causé par le mauvais état de la voie.
1621	14 "	Grand-Tronc	Methots-Mills	......	1	Les locomotives supplémentaires 1614 et 2215 accouplées traînaient quinze wagons chargés et un vide lorsqu'en approchant de Methots-Mills 8 wagons en avant de la cabine ont déraillé. Cause inconnue.
1677	31 "	Michigan-Central	Ridgetown (à proximité de).	2	9	Déraillement du train n° 9, dû à ce que des personnes inconnues avaient enlevé les plaques pour éclisses et les crampons et remplacé le rail.
1869	10 juin.	Pacifique-Canadien	Watt-Jct., 1 mille au sud	......	1	Déraillement du tender de la locomotive 415, wagons-poste et à bagages, train n° 151, dû à ce que l'essieu sous le tender s'est brisé.
1658	16 "	Grand-Tronc	Newcastle, 1 mille à l'ouest.	1	25	Déraillement du train n° 1 (International Limited). Cause inconnue.
1663	23 "	Grand-Tronc	Brule-Lake	......	1	Déraillement du n° 62, un ressort de la locomotive s'étant brisé.
1684	26 "	Grand-Tronc	Paris-Jct. (à l'est de)	1	1	Déraillement du n° 66. Cause inconnue.
1683	1 juill.	Grand-Tronc	Drumbo, 3 milles à l'ouest.	....	4	Déraillement du supplémentaire à marchandises n° 1003, dû à un rail brisé.
1734	3 "	Grand-Tronc	Falconburg, 3 milles au nord	......	2	Déraillement de la locomotive supplémentaire sud n° 1010. Cause inconnue.
1738	8 "	Canadian-Northern	Dundurn	......	2	Déraillement du train n° 25 à l'aiguilles ud, dû à un aiguillage défectueux.
1705	11 "	Pacifique-Canadien	Munro, ½ mille à l'ouest	1	......	Déraillement du supplémentaire de travail 1647, dû à un rebord brisé du wagon plate-forme 26063 du Pacifique-Canadien.
1750	29 "	Canadian-Northern	Le Seine	1	1	Déraillement de la locomotive 204, train supplémentaire de travail. Cause inconnue.
1739	1 août.	Canadian-Northern	P.M. 207, Hudson-Bay-Jct.	......	1	Déraillement du supplémentaire est n° 57, dû à l'écartement des rails.
1782	8 "	Victoria & Sydney	Brook-Lake	1	1	Déraillement du train n° 5, dû à ce que la roue d'avant du truck du wagon n° 15974 du Grand-Tronc est montée sur le rail extérieur de la courbe.
1771	; "	Grand-Tronc	Cour à Niagara-Falls	1	......	Déraillement du tender de la locomotive 1389 à l'aiguillage du passage à niveau. Cause inconnue

TAMPONNEMENTS SUIVIS D'ENQUÊTES DURANT L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1912.

Dossier.	Date.	Nom du chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Observations.
1731	11 août.	Grand-Tronc	Utterson, 1 mille au sud	......	12	Déraillement du train n° 47, dû à ce que le boulon U sur le dessus du truck du wagon à bagages 654 s'est brisé.
1740	24 "	Canadian-Northern	P.M. 89, Rivière du Cygne, S.D.	......	1	Déraillement de la locomotive supplémentaire est n° 50, apparemment dû à une chaussée molle, par suite des fortes pluies.
1757	9 sept.	Pacifique-Canadien	Irricana	1	......	Déraillement de la locomotive 427, train 663, dû à aiguille déplacée.
1794	27 "	Canadian-Northern	St-Albert, cour des matériaux.	......	1	Déraillement du truck de la locomotive 190, apparemment dû à ce que la chaussée était défectueuse.
1864	5 oct.	Canadian-Northern	Mille 212, Grand-View, Manitoba	......	2	Déraillement du train n° 68, apparemment dû à une chaussée molle.
1882	16 "	Great-Northern	Leland	1	2	Déraillement du train mixte n° 349, dû à ce que la locomotive a frappé un troupeau de bétail sur la voie et que l'un des animaux a roulé sous la locomotive.
1850	26 "	Pacifique-Canadien	Montréal (cour d'Hochelaga)	......	1	Déraillement du 15393 du Grand-Tronc à l'aiguille de croisement, le rail de l'aiguille n'étant pas assez assujéti.
1920	11 nov.	Canadian-Northern	Pont Huronian	......	1	Déraillement de la locomotive supplémentaire est 604, truck brisé sur le Grand-Tronc-Pacifique 930 en a été la cause.
1912	12 "	Canadian-Northern	Pont Runneymede	......	......	Déraillement du supplémentaire 433, dû à ce que les rails se sont écartés.
1872	28 "	Canadian-Nor., Ont.	P.M. 2½, Selwood, S.D.	......	1	Déraillement du train n° 71. Cause inconnue.
	1912					
1924	1 janv.	Canadian-Northern	Strathcona-Jct	......	1	Déraillement de la locomotive 812. Cause inconnue.
1951	2 "	Pacifique-Canadien	Paulson	1	1	Déraillement de la locomotive supplémentaire 1312, traînant le chasse-neige, dû à des amas de neige.
1970	4 "	Pacifique-Canadien	P.M. 56, Reston, S.D.	2	4	Déraillement du train n° 146, dû à un rail brisé.
1898	21 "	Pacifique-Canadien	Exshaw	......	1	Déraillement du train n° 75, dû à ce que le sable et la neige s'étaient amassés sur la voie.
1985	25 "	Chemin de fer de jonction de Napierville	La Tortue, 3 milles au sud	......	6	Déraillement du train n° 51, apparemment dû à un rail brisé.
1969	28 "	Vancouver, Victoria et de l'est	Ocean-Park (à proximité de)	......	7	Déraillement du train n° 356, dû à un éboulement.
1933	3 fév.	Grand-Tronc	Kincardine	......	4	Déraillement du wagon-poste 303, train n° 20, apparemment dû à la neige et à la glace.
1977	8 "	Canadian-Northern	Léon, P.M. 73·5	......	1	Déraillement de la locomotive 407. Cause inconnue.

1929	10 "	Grand-Tronc.........	Summerstown, $2\frac{1}{2}$ milles est.	......	2	Déraillement du train n° 4, dû à l'extension des rails.
1943	14 "	Pacifique-Canadien.....	Fisherman, $1\frac{1}{2}$ mille ouest...	1	......	Déraillement de locomotive 1382, qui donna sur un morceau de rocher éboulé.
1949	16 "	Pacifique-Canadien.	Mille 78, Owen-Sound, S.D..	......	13	Déraillement de train n° 708, apparemment causé par écartement des rails.
1978	8 mars	Grand-Tronc.........	Varney (près de)...........	......	16	Déraillement du train n° 56, dû à rail cassé.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Liste des passages à niveau inspectés pour l'année close le 31 mars 1912.

Dossier n°.

9437.662. Traversée à l'ouest de la station de Lacadie, Qué., sur la ligne du P.-C.
9437.668. Traversée ¼ de mille à l'est de la station de Kearney, sur la ligne du G.-T.
9437.669. Traversée de Hitchcock, Sask., sur la ligne du P.-C.
9437.674. Traversée à 3 milles à l'ouest de Chatham, sur la ligne du G.-T.
9437.675. Traversée près de Ituna, M.P. 312, sur la ligne du G.-T.
9437.676. Traversée de la cour de Souris, Man., sur la ligne du P.-C.
9437.677. Traversée de la route de Tecumseh, Windsor, Ont., sur le *Windsor and Essex Lake Shore.*
9437.678. Traversée de De Salabery, Saint-Jean, Qué., ligne du P.-C.
9437.679. Traversée, rue King, Lindsay, Ont., sur ligne du P.-C.
9437.680. Traversée de rue Dunner, village de Norwood, ligne du P.-C.
9437.681. Traversée de rue Edward, Prescott, Ont., sur G.-T.
9437.682. Traversée juste à l'ouest du pont de la rivière Thames, ¼ de mille à l'ouest de la station de Thamesville, sur ligne du G.-T.
9437.684. Traversée à 1¾ mille au nord de la jonction Brigham, sur ligne du P.-C.
9437.689. Traversée de Kidnup, à ¾ de mille à l'est de Shawville, sur ligne du P.-C.
9437.690. Mille 63·88, subdivision des Laurentides, P.-C.
9437.691. Avenue Higgins (Fonseca), Winnipeg, sur P.-C.
9437.692. Avenue "A", Saskatoon, C.-N.
9437.693. Route de Talbot-nord, Sandwich-sud, sur ligne de Windsor, Essex et Lake-Shore.
9437.695. Traversée entre sections 32 et 33-29-31 O. 1 M., sur C.-N.
9437.696. Traversée à l'est de la station Tilbury, P.M. 79·8, subdivision de Windsor, P.-C.
9437.697. Mille 8·24, subdivision de Farnham, P.-C.
9437.698. Traversée est de Fargo, Ont., sur ligne du M.-C.
9437.699. Mille 97·25, Havelock D.S., ligne du P.-C.
9437.701. Traversée à environ 100 vgs au sud de la station Hensall, sur ligne du G.-T.
9437.705. Rue Brunswick, Stratford, Ont., G.-T.
9437.706. Traversée de Stamford, Ont., sur ligne du Mich.-C.
9447.707. Route de la grève, sur le G.-T. dans Hamilton-est.
9437.708. Avenue Logan, Winnipeg, C.-N.
9437.711. Avenue de la Grande-Ile, De Salaberry, Valleyfield, Qué., sur le G.-T.
9437.714. Avenue Osler, Toronto-ouest, P.-C.
9437.715. Traversée de Skew, route de London et Chatham, mille 62·2, à l'est de Chatham, P.-C.
9437.717. Traversée du Parc Bow, en face de la *Canada Glue Co.*, immédiatement à l'est de Brantford, sur ligne du T. H. & B.
9437.720. Saint-Patrice, Arnprior, P.-C.
9437.721. Traversée de Flesherton, township d'Artemesia, P.-C.
9437.722. Traversée du village de Sainte-Anne, township de Gainsboro, mille 14·15 à Welland, sur ligne de la T. H. & B.
9437.725. Traversée, 1 mille à l'est de Shedden, Ont., ligne de la M.-C.
9437.727. Traversée de Maizeret, à Limoilou, division de Montmorency, sur ligne de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company.*
9437.728. Rue Young, Simcoe, G.-T.
9437.729. Rue Bruce, Saut-Sainte-Marie, P.-C.
9437.730. Chemin Mohawk, mille 62, de Welland, cité de Brantford, T. H. & B.
9437.731. Traversée à l'extrémité ouest de la station de Dorval, P.-C.
9437.732. Rue Principale, Gladstone, Man., G.-T. et P.-C.
9437.733. Avenue Riding, Toronto-ouest, P.-C.
9437.735. Première traversée à l'ouest de la jonction de Burlington sur G.-T.
9437.736. Deuxième traversée à l'ouest de la station de Victoriaville, mille 108, G.-T.
9437.737. Rue Pikes, 1¾ mille à l'ouest de Strathroy, G.-T.
9437.738. Traversée près du pont entrant à Saint-Thomas, sur ligne du G.-T.
9437.739. Traversée de la station de Crumble, P.-C.
9437.740. Traversée au sud du pont à haut niveau, situé à 2¼ milles au nord de Cookstown, sur le G.-T.
9437.741. Première traversée à 2 milles au nord de Beeton, G.-T.
9437.745. Traversée de Mikado, Sask., subdivision de Humboldt, sur ligne du C.-N.
9437.746. Traversée au P.M. 253·54 de Winnipeg sur la ligne du C.-N.
9437.749. Traversée de la rue de Genève, cité de Sainte-Catherine, sur ligne du G.-T.
9437.751. Traversée de la rue Brant, Brantford, Ont., sur ligne du Toronto, Hamilton et Buffalo.
9437.752. Traversée à environ 2½ milles à l'est d'Aberdeen, Sask., sur ligne du C.-N.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Liste des passages à niveau inspectés pour l'année close le 31 mars 1912.

Dossier n°.

9437.753. Traversée de la rue Queen, juste à l'ouest de la station de Riverdale, Toronto, sur ligne du G.-T.
9437.754. Traversée à ½ mille à l'ouest de la gare de Dalmeny, Sask., sur ligne du C.-N.
9437.755. Traversée de la rue Waterloo, cité de London, G.-T.
9437.756. Rue Flora, Saint-Thomas, G.-T.
9437.757. Traversée entre limite du village de Lachute et le township de Chatham, sur ligne du P.-C.
9437.758. Traversée à l'ouest de la gare de Port-Robinson sur la ligne du G.-T.
9437.759. Route Omemee, traversée près de Reaboro, sur ligne du G.-T.
9437.760. Rue Principale, traversée du village de Campbellville, sur ligne du P.-C.
9437.761. Traversée à 1½ mille à l'est de Glencoe, sur ligne du G.-T.
9437,762. Rue Queen, Woodstock, N.-B., P.-C.
9437.763. Avenue Haynes, Rivière-de-l'Aveugle, Ont., P.-C.
9437.766. Rue Principale, Coldwater, Ont., sur ligne du P.-C.
9437.767. Traversée, rue Gray, Coldwater, Ont., sur ligne du P.-C.
9437.771. Rue Gray, Brantford, Ont., sur ligne du G.-T.
9437.772. Première traversée ouest, de la station du P.-C., Glencoe-nord.
9437.773. Traversée de la rue Adélaïde, Mt-Bridges, Ont., G.-T.
9437.776. Traversée de Huron-Ontario, à 2 milles au nord de Duntroom, sur ligne du G.-T.
9437.777. Avenue Albany, Toronto, P.-C.
9437.778. Rue Principale, Uxbridge, Ont., G.-T.
9437.779. Quatrième traversée, à l'est de Myrtle, sur ligne du P. C.
9437.783. Traversée de la Neuvième avenue, Prince-Albert, C.-N.
9437.784. Neuvième et dixième routes, village de Corinth, Ont., G.-T.
9437.787. Rue Guy, Montréal, G.-T.
9437.788. Rue Saint-Etienne, Montréal, G.-T.
9437.790. Traversée juste à l'ouest de Bainsville, G.-T.
9437.791. Traversée de Gerrie, township de Lancaster, T. H. & B. Ry.
9437.793. Traversée de Moore, cinq milles au nord de Bracebridge, G.-T.
9437.794. Troisième traversée de grande route de la jonction Kentville, P.-C.
9437.795. Traversée juste à l'ouest de la station Leonard, P.-C.
9437.796. Traversée 23 poteaux à l'est du P.M. 205, subdivision de Belleville, G.-T.
9437.799. Traversée de la rue Oxford, Brantford, Ont., G.-T.
9437.802. Traversée de Clarkson, Ont., immédiatement à l'est de la station, sur la ligne du G.-T.
9437.803. Quatrième rue, Calgary, Alta, P.-C.
9437.804. Route de Burford, Brantford, Ont., G.-T.
9437.806. Rue Ontario, Stratford, Ont., G.-T.
9437.813. Traversée sur le chemin principal, ligne du P.-C. entre Dunmore et Medicine-Hat.
9437.808. Traversée à 1 mille à l'est du village de Chatsworth, P.-C.
9437.811. Traversée immédiatement au sud de la station de Tara, G.-T.
9437.812. Traversée à angle droit, à environ ¼ de mille au sud de Tara, sur G.-T.
9437.813. Traversée sur le chemin principal, ligne du P.-C. entre Dunmore et Medicine-Hat.
9437.814. Traversée à 3¼ milles ouest de Starkville, Ont., sur ligne du C.-N.
9437.817. Route Manvers, traversée juste à l'est de la station de Bowmanville, sur ligne du C.-N.
9437.818. Traversée immédiatement à l'est de la station Berwick, sur ligne du Dominion-Atlantic.
9437.820. Route Rosslyn à jonction de Twin-City, C.-N.
9437.825. Traversée à 1¼ mille est de McNaught-Station, P.-C.
9437.826 Rue Burwell, traversée, cité de London, sur G.-T.
9437.827. Seconde traversée de Gore-Skew, 3 milles à l'est de London-est, G.-T.
9437.828. Rue Garrish, Windsor, N.-E., Dominion-Atlantic.
9437.829. Traversée de la rue Stearns, Windsor, N.-E., Dominion-Atlantic.
9437.830. Traversée de la rue Albert, N.-E., Dominion-Atlantic.
9437.831. Traversée de la rue Prince, Hantsport, N.-E., Dominion-Atlantic.
9437.832. Deuxième traversée au nord de Huntsville, G.-T.
9437.833. Traversée de route de Richmond, près de la station de la Baie-Graham, sur ligne du G.-T.
9437.834. Traversée au hangar à marchandises, Farnham, Qué., C.V.Ry.
9437.836. Rue Colborne, Chatham, Ont., P.-C.
9437.837. Traversée du village de Lynden, G.-T.
9437.838. Traversée de Griswold, Man., P.-C.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Liste des passages à niveau inspectés pour l'année close le 31 mars 1912.

Dossier n°.

9437.840. Rue Union, township de Sydenham, près de Owen-Sound, P.M. 91, P.-C.
9437.841. Rue Wilson, Perth, Ont., P.-C.
9437.845. Traversée, près de Sturgeon-Falls, P.-C.
9437.846. Rue Erie, Stratford, Ont., G.-T.
9437.847. Rue Chambers, Smiths-Falls, P.-C.
9437.848. Traversée immédiatement à l'ouest de la station de Vinemount, sur ligne du T. H. & B.
9437.849. Traversée 300 vgs à l'ouest de la station de Vinemount, sur ligne du T. H. & B.
9437.850. Traversée à 1 mille au sud de Londesborough, Ont., G.-T.
9437.855. Traversée à environ 1½ mille au nord de Didsbury, Alta, sur ligne du P.-C.
9437.856. Traversée à 1¼ mille à l'ouest de Claremont, Ont., P.-C.
9437.857. Traversée du côté est du village de Jordan, Ont., G.-T.
9437.858. Rue Saint-Patrice, près de *Bluagas Co.'s Plant*, Côte Saint-Paul, P.-C.
9437.859. Rue Peterboro, Norwood, Ont., P.-C.
9437.860. Avenue Sherman, Hamilton, G.-T.
9437.864. Traversée de Neepawa, Man., P.-C.
9437.865. Rue Front, Vancouver, C.-B., Great-Northern.

ANNEXE "H".

RÈGLEMENTS.

Séance à OTTAWA, le lundi, 1er mai 1911.

La Commission, en vertu des dispositions de la loi concernant les chemins de fer, adopte les règlements suivants:—

AUDIENCES PUBLIQUES.

1. Pour l'audition des affaires, requêtes ou plaintes autres que celles se rapportant aux questions de tarif ou de transport, une séance aura lieu dans les bureaux de la Commission, à Ottawa, Ontario, à 10 a.m., le premier mardi de chaque mois; et pour l'audition de toutes affaires, requêtes et plaintes se rapportant aux questions de tarif et de transport, une séance aura lieu, à l'endroit et à l'heure susdits, le troisième mardi de chaque mois.

(*a*) En outre de ses sessions régulières, la Commission pourra avoir des sessions spéciales à Ottawa ou ailleurs.

INTERPRÉTATION.

2. Dans l'interprétation de ces règlements et des formules qui y sont mentionnées, les mots écrits au singulier comporteront aussi le pluriel, et les mots écrits au pluriel s'appliqueront également au singulier. Les expressions suivantes (à moins que le contexte ou le sujet ne s'y oppose) auront respectivement le sens qui leur est assigné ci-après; ainsi "requête" comprendra la plainte formulée conformément à la loi; "intimée" signifiera la personne ou la compagnie qui aura à répondre à une requête ou plainte; "affidavit" signifiera aussi affirmation, et "frais" s'appliquera aux taxes, honoraires d'avocat et déboursés.

3. Toute procédure devant la Commission autorisée par la présente loi, doit commencer par une requête adressée à celle-ci. Cette requête sera couchée par écrit et signée par le requérant ou son avocat. La requête présentée par un corps légalement constitué ou par une compagnie sera signée par son gérant, son secrétaire ou son avocat. Elle renfermera un exposé clair et concis des faits, les motifs de la demande, l'indication de l'article de la loi qui justifie cette requête, et décrira la nature de l'ordonnance sollicitée ou le recours ou le redressement que le requérant croit avoir le droit d'obtenir. Elle sera divisée en paragraphes, dont chacun ne traitera, autant que possible, que d'une partie distincte de la question, et tous les paragraphes seront numérotés consécutivement. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse du requérant, ou, s'il est représenté par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La requête sera rédigée conformément aux formules de l'annexe n° 1.

La requête, écrite et signée comme susdit, sera remise ou adressée par la poste au secrétaire de la Commission, avec une copie de tout document, ou des copies, des cartes, plans, profils et livres de renvoi tels que requis par les dispositions de la loi invoquée, (a) ou qui pourront servir à expliquer ou à appuyer la requête. Le secrétaire numérotera ces requêtes dans l'ordre où il les aura reçues et il en dressera une liste. Cette liste servira à la préparation d'un rôle des causes dont l'instruction et le rang d'ordre seront fixés par la Commission. Ce rôle des causes, après avoir été dressé, sera affiché sur un tableau préparé à cette fin et exposé à la vue dans le bureau du secrétaire pendant les heures de bureau.

RÉPONSE.

4. A moins que la Commission n'en décide autrement, l'intimé (ou les intimés) devra adresser par la poste ou remettre au requérant, ou à son avocat, une déclaration écrite renfermant, sous une forme claire et concise, sa réponse à la requête, et il devra aussi remettre ou adresser par la poste une copie de sa réponse au secrétaire de la Commission à son bureau, avec tous les documents qui pourront servir à expliquer ou à appuyer cette réponse. Celle-ci pourra reconnaître en tout ou en partie la vérité des faits exposés dans la requête. Elle sera divisée en paragraphes numérotés consécutivement, et elle sera signée par la partie ou son avocat. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse des intimés, ou s'ils sont représentés par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La réponse sera rédigée conformément à la formule de l'annexe n° 2.

(a) Le délai accordé pour la production de la réponse sera comme suit: lorsque le sujet de la requête aura eu son origine à l'est de Port-Arthur, Ont., quinze jours; entre Port-Arthur et la frontière occidentale de la province de Saskatchewan, vingt jours; et à l'ouest de ce dernier point, trente jours.

RÉPLIQUE.

5. Dans les quatre jours qui suivront la remise de la réponse à la requête, le requérant adressera par la poste ou remettra aux intimés une réplique à cette réponse, ainsi qu'une copie d'icelle au secrétaire de la Commission. Il pourra s'opposer à cette réponse en alléguant qu'elle est insuffisante et en énumérant les raisons de cette objection, ou il pourra en nier les allégations ou les admettre en tout ou en partie. La réplique sera signée par le requérant ou son avocat, et rédigée conformément à la formule n° 3 de l'annexe.

La Commission peut, en tout temps, exiger que la requête, la réponse ou la réplique soit prouvee, en tout ou en partie, par un affidavit en donnant avis à cet effet à la partie dont l'affidavit est requis; et si la partie ne se conforme pas à cet avis, la requête, la réponse ou la réplique pourra être rejetée, ou la partie de ces documents qui ne sera pas prouvée conformément à l'avis donné pourra être retranchée.

SUSPENSION DES PROCÉDURES.

6. La Commission peut exiger des parties de plus amples renseignements ou détails ou d'autres documents, et elle peut suspendre toutes les procédures régulières jusqu'à ce qu'on se soit conformé à cette exigence.

A toutes les phases de la procédure, si la Commission juge à propos d'ordonner une enquête en vertu des dispositions de la présente loi, elle en donnera avis aux intéressés et elle pourra, en conséquence, suspendre l'instance ou une partie d'icelle.

AVIS.

7. Dans toutes les procédures découlant des dispositions de cette loi, lorsqu'un avis est nécessaire, la copie (ou les copies) des procédures à signifier doit porter à l'endos un avis aux parties conforme à celui qui est contenu dans les annexes n°s 1 et 2; et si les parties ne comparaissent pas, la Commission peut instruire et juger la requête *ex parte*.

Les endos seront signés de la manière prescrite par les dispositions de l'article 41.

La Commission peut proroger ou abroger les délais fixés pour le dépôt de la réponse ou de la réplique et pour l'audition de la requête, et dans ce cas le délai sera mentionné dans l'avis inscrit à l'endos.

Sauf dans les cas auxquels il est autrement pourvu, dix jours d'avis d'une requête à la Commission ou d'une audition par elle seront suffisants, à moins, dans tous les cas, que la Commission ne prescrive un plus long avis. La Commission peut dans

tous les cas permettre un avis de moins de dix jours, lequel sera aussi valable que s'il eut été donné pendant dix jours ou plus. (Article 43.)

L'avis peut être notifié ou signifié tel que prescrit par l'article 41 de la loi.

Lorsque la Commission est autorisée à entendre une requête ou à rendre une ordonnance, sur avis donné aux intéressés, elle peut, pour raison d'urgence, ou pour toute autre raison qu'elle juge suffisante, nonobstant le défaut d'avis ou l'insuffisance de l'avis donné, rendre une ordonnance ou une décision comme si l'avis régulier avait été donné aux parties; et cette ordonnance ou décision est valide et s'applique, à tous égards, comme si elle avait été rendue après un avis régulier. Toutefois, quiconque a le droit d'exiger un avis et n'a pas été averti à temps, peut dans les dix jours de la date où il a eu connaissance de cette ordonnance ou décision, ou dans le délai supplémentaire accordé par la Commission, demander à celle-ci de changer, modifier ou infirmer cette ordonnance ou décision, ou répéter la requête, selon qu'elle croira juste et équitable. (Article 45.)

(*a*) Toute partie à une affaire quelconque, requête ou plainte pendante devant la Commission, pourra l'inscrire pour audition pendant la session mensuelle suivante de la Commission, en donnant à tous les intéressés un avis d'au moins dix jours, ou de moindre durée si la Commission l'ordonne.

(*b*) Lorsque des affaires litigieuses, requêtes ou plaintes seront prêtes pour audition et n'auront été inscrites par aucune des parties intéressées, le secrétaire les inscrira pour la première session commençant après l'expiration de dix jours (ou moins, si la Commission l'ordonne) à compter de la date de cette inscription.

(*c*) Lorsqu'une affaire, requête ou plainte aura été inscrite pour audition par le secrétaire, celui-ci en donnera à toutes les parties intéressées un avis de dix jours, ou de moins longue durée, si la Commission l'ordonne.

CONSENTEMENT DES PARTIES.

8. Dans toutes les instances, avec l'assentiment de la Commission, les parties peuvent consentir par écrit à se dispenser des procédures mentionnées dans les présents règlements, ou d'une partie de ces procédures.

POUVOIR D'ENJOINDRE LA PRÉPARATION D'UN EXPOSÉ DU LITIGE ET DE LE RÉGLER.

9. En tout temps, lorsqu'il apparaîtra à la Commission que les allégations de la requête, de la réponse ou de la réplique ne jettent pas suffisamment de lumière sur les questions de fait au sujet desquelles les parties sont en désaccord, elle pourra leur enjoindre de préparer un exposé du litige, qu'elle réglera elle-même si les parties ne peuvent s'accorder.

EXCEPTIONS PRÉLIMINAIRES.

10. En tout temps, si la Commission est d'avis qu'il y a une question de droit qu'il est à propos de vider avant de continuer l'instance, elle pourra ordonner que cette question soit soulevée pour sa gouverne, soit par un plaidoyer spécial ou de toute autre manière qu'elle jugera à propos, et en attendant que cette question soit tranchée, elle pourra ordonner la suspension des procédures en tout ou en partie.

RÉUNION PRÉLIMINAIRE.

11. Si la Commission est d'avis, à un moment donné et avant l'audition de la requête, qu'il serait avantageux de tenir une réunion préliminaire afin de fixer ou de changer le lieu de l'audition, de déterminer la manière de conduire l'enquête, d'admettre certains faits ou la preuve d'iceux au moyen d'un affidavit ou pour toute autre raison, elle pourra tenir cette réunion, après tel avis aux parties qu'elle jugera suffisant, et rendre les ordonnances qui lui sembleront utiles.

RÉUNION PRÉLIMINAIRE DES PARTIES.

12. Au lieu de tenir la réunion préliminaire mentionnée dans le règlement 11, la Commission peut, si elle le juge à propos, communiquer directement avec les parties et exiger d'elles des réponses aux demandes de renseignement qu'elle jugera nécessaires.

DÉPÔT ET EXAMEN DES DOCUMENTS.

13. L'une ou l'autre des parties aura le droit, en tout temps, avant ou pendant l'audition de la cause, de donner avis à l'autre partie dont la requête, la réponse ou la réplique mentionne un document, d'avoir à produire ce document afin qu'il puisse être examiné par celui qui donne l'avis ou par son avocat, et qu'il puisse en prendre des copies. Toute partie qui ne se conforme pas à cet avis ne pourra pas subséquemment produire ce document comme preuve en sa faveur au cours des procédures, à moins qu'elle n'établisse à la satisfaction de la Commission qu'elle avait de bonnes raisons pour ne pas se conformer à l'avis donné.

DEMANDE DE PRODUCTION DES DOCUMENTS.

14. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant de produire les documents qui ont trait à l'affaire en litige (décrivant ces documents) et qui sont entre les mains ou à la portée de la partie adverse; si celle-ci ne se conforme pas à cet avis, une preuve secondaire du contenu de ces documents pourra être invoquée par ou au nom de celui qui aura donné l'avis.

15. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant d'admettre l'existence de tout document, sauf pour de valables raisons, et, après cet avis, si la partie refuse d'admettre l'existence de ce document, les frais faits pour prouver ce document seront payés par la partie qui aura refusé ou négligé de l'admettre, quel que soit le sort de la requête; à moins qu'à l'audition la Commission ne constate que le refus de reconnaître l'existence de ce document était légitime; les frais faits pour prouver un document ne seront pas accordés si l'avis n'a pas été donné, excepté lorsque, de l'avis de la Commission, la partie, en ne donnant pas cet avis, aura évité des frais.

TÉMOINS.

16. Pour la citation et l'interrogatoire des témoins, et le dépôt et l'examen des documents, on suivra les mêmes règles que dans une cour supérieure; les procédures seront les mêmes, *mutatis mutandis,* et les citations seront revêtues du sceau de la Commission par le secrétaire, et pourront être signifiées dans n'importe quel endroit du Canada. (Article 26.)

Selon que la Commission le jugera à propos, les témoins auront le droit de recouvrer les taxes et allocations fixées sous la formule n° 4 de l'annexe.

AUDITION.

17. A l'audition, les témoins seront interrogés de vive voix; cependant la Commission peut, en tout temps, pour raison valable, ordonner que des faits particuliers soient établis au moyen d'affidavit, ou que l'affidavit des témoins soit lu à l'audition, aux conditions qu'elle jugera raisonnable, ou que les témoins dont il y a lieu d'excuser l'absence pour cause valable soient interrogés devant un commissaire qu'elle nommera à cette fin, qui sera autorisé à faire prêter serment et devant lequel toutes les parties comparaîtront. Les dépositions prises devant ce commissaire auront trait exclusivement au litige, et toute objection à la réception de ces dépositions sera consignée par écrit par le commissaire et jugée par la Commission lors de l'audition. L'avis prescrit dans l'ordonnance quant au temps et à l'endroit où aura lieu l'interrogatoire des témoins sera donné à la partie adverse. Toutes les dépositions prises en conformité des dispo-

sitions de cette loi ou du présent règlement seront soumises au tribunal, et après qu'elles auront été attestées par la signature de celui (ou de ceux) qui les a reçues, elles serviront de preuve, sans autre formalité, sauf toutes les objections légitimes. La Commission peut ordonner que de nouvelles dépositions soient reçues de vive voix ou par déclaration devant un commissaire ou une autre personne qu'elle nommera à cette fin.

Chaque fois qu'elle le jugera à propos, la Commission pourra exiger que les parties lui soumettent des factums.

L'audition, une fois commencée, se continuera de jour en jour, autant que faire se pourra, à la discrétion de la Commission.

DÉCISION DE LA COMMISSION.

18. Après l'audition, la Commission pourra rejeter la requête ou rendre une ordonnance en faveur des intimés, ou suspendre sa décision, ou (sujet au droit d'appel mentionné dans la loi) rendre, relativement à la requête, telle autre ordonnance que la preuve justifiera ou qui lui paraîtra juste.

La Commission peut donner de vive voix ou par écrit les motifs de ses décisions. Une copie de l'ordonnance rendue sera adressée par la poste ou remise à chaque partie. Il ne sera pas nécessaire de tenir une séance du tribunal pour rendre les décisions.

Toute décision ou ordonnance rendue par la Commission sous l'autorité de cette loi peut être déclarée ordonnance de la cour d'échiquier, ou règle, ordonnance ou décret de toute cour supérieure de toute province du Canada, et pourra être exécutée de la même manière qu'une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours. Pour faire de cette décision ou ordonnance ou un décret de ces cours, la pratique et la procédure de ces cours en ces matières pourront être suivies; ou bien, pour en tenir lieu, la formule prescrite par le paragraphe 2 de l'article 46 de la loi.

Relativement à toutes les autres matières nécessaires ou propres à l'exercice de sa juridiction sous l'autorité de la présente loi, ou, d'autre part, à la mise à exécution de celle-ci, la Commission aura tous les pouvoirs, droits et privilèges qui appartiennent à une cour supérieure. (Article 26.)

MODIFICATION OU RESCISION DES ORDONNANCES.

19. Toute requête adressée à la Commission dans le but de reviser, annuler ou changer une décision ou une ordonnance qu'elle aura rendue, devra être présentée dans les trente jours de la date où la dite décision ou ordonnance aura été communiquée aux parties, à moins que la Commission ne juge à propos de prolonger le délai pour la présentation de cette requête, ou n'en ordonne autrement.

APPEL.

20. Si l'une des parties désire interjeter appel à la cour suprême du Canada d'une décision ou ordonnance de la Commission relativement à une question, qui, de l'avis de celle-ci, est une question de droit, elle en donnera avis (*c*) à l'autre partie et au secrétaire dans les quatorze jours de la date où la décision ou ordonnance dont appel est interjeté aura été rendue, à moins que la Commission ne proroge le délai, et elle énumérera ses griefs d'appel dans cet avis. La permission d'en appeler est laissée à la discrétion de la Commission. Pour la procédure à suivre lorsque cette permission a été obtenue, voir les paragraphes 4 et suivants de l'article 56 de la loi.

Il y a appel de la Commission à la cour suprême du Canada sur une question de compétence; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de la dite cour après demande formulée à cet effet, et après que les parties et la Commission auront été entendues.

Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

ORDONNANCES PROVISOIRES "EX PARTE".

21. Lorsque les circonstances spéciales d'une affaire paraissent l'exiger, la Commission peut rendre une ordonnance provisoire *ex parte,* autorisant, enjoignant ou défendant de faire quelque chose que la Commission aurait la faculté, sur requête, avis et audition, d'autoriser, enjoindre ou défendre; néanmoins, aucune ordonnance provisoire ne sera rendue pour plus longtemps que la Commission ne jugera nécessaire pour permettre l'audition de la décision de l'affaire. (Article 49.)

22. Les affidavit constatant la signification et rédigés d'après la formule n° 6 seront, aussitôt après la signification, remis à la Commission relativement à tous les documents ou avis qui doivent être signifiés en conformité du présent règlement, sauf lorsqu'un avis est donné ou signifié par le secrétaire de la Commission; dans ce dernier cas, aucun affidavit n'est requis.

Toute personne autorisée à faire prêter serment devant une cour supérieure de l'une des provinces peut recevoir les affidavit qui doivent servir devant la Commission.

Les affidavit produits devant la Commission ou dans toute procédure relevant de la présente loi seront remis au secrétaire de la Commission à son bureau.

Lorsque le déposant jure qu'il croit certaines choses, il doit énumérer les raisons qui le portent à les croire.

(*c*) Pour l'avis voir la formule n° 5 dans l'annexe.

COMPUTATION DES DÉLAIS.

23. Chaque fois qu'un délai d'un certain nombre de jours, non désignés comme jours francs, est prescrit par la présente loi ou par ses règlements, on calculera ce délai en faisant abstraction du premier jour et en comprenant le dernier, à moins que celui-ci ne tombe un dimanche, le jour de Noël ou le Vendredi Saint; ou un jour désigné comme fête publique ou d'actions de grâces au Canada ou dans l'une des provinces, auquel cas on calculera le délai en faisant aussi abstraction de ce jour-là.

AJOURNEMENT.

24. La Commission peut ajourner, d'une date à une autre, les affaires qui lui sont soumises.

AMENDEMENTS.

25. La Commission peut en tout temps permettre que les procédures soient amendées, ou ordonner de modifier ou de retrancher tout ce qui, à son avis, pourrait nuire à l'instruction de la cause au mérite, l'entraver ou la retarder; et tous les amendements qui, aux yeux de la Commission, seront nécessaires pour permettre d'instruire et de juger la véritable question en litige entre les parties seront adoptés.

VICES DE FORME.

26. Nulle procédure intentée en vertu de la présente loi ne sera annulée ou atténuée par des irrégularités ou des objections basées sur de simples vices de forme.

APPLICATION DES RÈGLES DE PRATIQUE DE LA COUR D'ÉCHIQUIER.

27. Dans tous les cas qui ne sont pas prévus par la loi ou les présents règlements, les règles générales de pratique de la cour d'échiquier pourront, au gré de la Commission, être adoptées et appliquées aux procédures intentées devant elle.

28. Les frais entraînés par toute procédure devant la Commission sont laissés à la discrétion de la Commission, et ils peuvent, en tout cas, être fixés à une certaine somme, ou être taxés. La Commission peut ordonner par qui et à qui ils seront payés, et par qui ils seront taxés et alloués.

ANNEXE N° 1.

(FORMULE DE REQUÊTE.)

Commission des chemins de fer du Canada.

Requête n° . (Ce numéro sera inscrit par le secrétaire lors de la réception.)

Par les présentes, A. B. de C. D., sollicite de la Commission une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'établir et construire un passage convenable à l'usage de la ferme, à l'endroit où la voie ferrée de la compagnie traverse cette ferme sur le lot , concession , township , dans le comté de Ontario, et il allègue:

1. Qu'il est propriétaire du terrain, etc.
2. Que par la construction de cette voie ferrée il est privé, etc.
3. Qu'il est nécessaire que, pour qu'il jouisse librement de son dit terrain, etc.

Ce jour de 19 .

(Signé: A. B.)

Endos.

La requête ci-contre est présentée par A. B. de (mentionner ici l'adresse et l'occupation du requérant) ou par C. D., de son avocat.

Veuillez noter que la compagnie de chemin de fer désignée dans la présente requête, est requise de remettre à la Commission des chemins de fer sa réponse à cette requête dans les dix jours à compter de sa signification.

FORMULE DE REQUÊTE.

(Lorsque l'avis n'est pas nécessaire.)

Commission des chemins de fer du Canada.

Requête n° .

La compagnie de chemin de fer s'adresse à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu de l'article 167 de la loi des chemins de fer approuvant les plans, profils et livres de renvoi soumis en triplicata avec la présente et indiquant une déviation projetée de sa voie ferrée telle que déjà établie entre et , parcours jusqu'à .

Ce jour de 19 .

(Signé: A. B.)

ANNEXE N° 2.

(FORMULE DE RÉPONSE.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête n° de A. B., par laquelle il sollicite une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi des chemins de fer d'établir un passage à l'usage de sa ferme.

La dite compagnie, en réponse à cette requête, allègue:

1. Que le dit A. B. n'est pas propriétaire, mais seulement, etc.

2. Qu'à l'époque de l'acquisition de l'emplacement de la dite voie ferrée, A. B. a été payé et indemnisé, etc.

3. Que le dit A. B. a d'autres moyens sûrs et convenables, etc.

4. Que, etc.

Ce jour de 19 .

Endos.

La réponse ci-contre a été présentée par A. B., de (mentionner l'adresse et l'occupation) ou par C. D., son avocat.

Soyez averti que le requérant mentionné dans la présente réponse doit remettre à la Commission des chemins de fer sa réplique à la réponse ci-contre dans les quatre jours de la signification de celle-ci.

ANNEXE N° 3.

(RÉPLIQUE.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête de A. B. contre la compagnie.

Le dit A. B., comme réplique à la réponse de la dite compagnie, allègue que:

1.

2. Et le dit A. B. admet que

Ce jour de 19 .

(Signé Q.)

ANNEXE N° 4.

(TAXES ET ALLOCATIONS DES TÉMOINS.)

Commission des chemins de fer du Canada.

Aux témoins domiciliés dans un rayon de trois milles de la salle d'audience, par jour (non compris péages et repas).	$1 00
Aux avocats, procureurs et médecins appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en leur qualité d'avocats, etc., par jour.	5 00
Aux ingénieurs, arpenteurs et architectes appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en raison de leurs connaissances, lumières, etc., par jour.	5 00

Si les témoins ne comparaissent que dans une cause, ils auront droit au montant entier de la taxe. S'ils comparaissent dans plus d'une cause, ils n'auront droit qu'à une juste partie de la taxe dans chaque cause.

Lorsque les témoins parcourront un trajet de plus de trois milles, on leurs allouera leurs dépenses légitimes et réelles, qui ne devront, dans aucun cas, dépasser vingt cents par mille parcouru dans une seule direction.

ANNEXE N° 5.

(AVIS D'APPEL.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête n°.......... de A. B., afin d'obtenir une ordonnance, en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, autorisant le chemin de fer, etc.

A la Commission des chemins de fer,

et

A...

Le requérant ci-dessus nommé (ou intimé, suivant le cas).

Soyez averti que la compagnie........... s'adressera à la Commission le ....jour de................(pas plus de quatorze jours à compter de la date de l'avis), pour obtenir la permission d'en appeler à la cour suprême du Canada de l'ordonnance ci-dessus mentionnée, autorisant la prise de possession de certains terrains décrits dans cette ordonnance, et enjoignant de fixer l'indemnité ou les dommages-intérêts à être accordés à leurs propriétaires ou ayants droit, à compter de la date de la requête (ou de telle autre date que mentionne l'ordonnance).

Les griefs d'appel sont qu'en droit l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent être calculés à partir de la date du dépôt du plan, du profil, etc., tel que prescrit par l'article 192 de la loi, et non pas de la date mentionnée dans l'ordonnance.

Ce........jour de............19 .

(Signé),

Avocat, etc.

ANNEXE N° 6.

(FORMULE DE L'AFFIDAVIT CONSTATANT LA SIGNIFICATION.)

Commission des chemins de fer du Canada.

In re la requête n°......de A. B. demandant une ordonnance en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, afin d'enjoindre à la compagnie du chemin de fer.........de fournir un passage pour les besoins d'une ferme.

Je, , de la ville d'Ottawa, etc., jure et déclare:

1. Que je suis membre, etc.

2. Que le..........19....j'ai signifié à la compagnie du chemin de fer.......... ci-dessus mentionnée une copie conforme de la (requête) du dit (A. B.) dans cette affaire, en la remettant à (C. D.) secrétaire de la dite compagnie (ou à E. F., aide du directeur gérant) de la compagnie, au siège de la dite compagnie à (Montréal): voir l'article 41, paragraphe (a). La dite copie portait à l'endos l'avis suivant, savoir:

(Copier exactement l'avis.)

Assermenté, etc.

PROCEDURE SUR REQUETE RELATIVE AUX PLANS.

N° 1.—TRACÉ GÉNÉRAL DE VOIE FERRÉE, ARTICLE 157.

Adresser au secrétaire du ministère des Chemins de ferre et Canaux, 3 copies de la carte indiquant le tracé général de la ligne projetée, les points terminaux, les villes et les principaux endroits où le chemin de fer doit passer, donnant les noms de ces endroits, les chemins de fer, les rivières navigables, et celles où la marée se fait sentir, s'il y en a, que traversera la voie projetée, ou qui s'en rapprochent dans un rayon de trente milles, ainsi que la topographie générale de la région où elle passe.

La première copie, après examen et approbation par le ministère, sera déposée au ministère des Chemins de fer et Canaux.

La deuxième copie, revêtue de l'approbation du ministère, sera remise par lui à la Commission.

La troisième copie, revêtue de la même approbation, restera entre les mains de la compagnie.

Carte dressée sur une échelle d'au moins 6 milles au pouce.

N° 2.—PLAN, PROFIL, ETC., DU TRACÉ, ARTICLE 159.

Après la remise à la Commission du tracé général revêtu de l'approbation requise, adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans se conformant exactement aux prescriptions des "Avis généraux", comme suit:—

1re série— { 1 plan. 1 profil. 1 livre de renvoi. } Devant être approuvée et remise à la Commission.

2s série—Semblable à la 1re. A faire légaliser et à remettre à la compagnie pour enregistrement,

3e série—Semblable à la 1re. Pour être examinée, approuvée et remise à la compagnie.

Echelle des plans, 400 pieds au pouce.

Profils. { Horizontal, 400 pieds. Vertical, 20 pieds.

N.B.—Dans la région des prairies, l'échelle pourra être de 1,000 pieds au pouce.

N° 3.—CHANGEMENT DU TRACÉ, DES COURBES OU DES PENTES D'UNE VOIE DÉJÀ APPROUVÉE OU CONSTRUITE, ARTICLE 167.

Adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans, profils et livres de renvoi tels que requis au n° 2.

N.B.—Ces plans et profils devront indiquer le tracé primitif, avec ses courbes et ses pentes, et les chemins de fer, chemins publics et routes qui le traversent, ainsi que les changements que l'on croit nécessaires ou désirables, et les motifs de la demande. Lorsque la ligne est construite, il faut obtenir de la Commission la permission de la mettre en exploitation.

Echelle la même qu'au n° 2.

N° 4.—PLANS DU CHEMIN DE FER PARACHEVÉ.—ARTICLE 164.

Envoyer au secrétaire de la Commission dans les six mois qui suivent le parachèvement trois séries de plans et profils du chemin construit.

La 1ère série sera remise à la Commission.

La 2ième série sera approuvée et renvoyée à la compagnie.

La 3ième série, aussi approuvée, servira aux fins d'enregistrement.

Echelle—la même qu'au n° 2.

N° 5.—TERRAINS POUR STATIONS, PARANEIGES, ETC.—ARTICLE 178.

Adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans et documents comme suit:—

1ère série—	1 requête avec affidavit des autorités qui doivent signer et attester. Voir "avis généraux". 1 plan, 1 profil. 1 livre de renvoi.	Doivent être examinés, approuvés et remis à la Commission.
2ème série—même que la 1ère	Pour être approuvée et retournée, avec autorisation faite en double pour les fins d'enregistrement.	
3ème série—même que la 1ère	Pour être approuvée et retournée à la compagnie, avec copie de l'autorisation.	

Echelle—la même qu'au n° 2.

N.B.—La compagnie requérante devra donner dix jours d'avis aux propriétaires ou occupants de ces terrains. Des copies de cet avis, ainsi que les affidavit constatant la signification, devront être remis à la Commission en même temps que la requête.

N° 6.—EMBRANCHEMENTS, N'EXCÉDANT PAS SIX MILLES, ARTICLES 221-225.

Les plans, etc., seront préparés comme au n° 2, et une série devra être déposée pour les fins de l'enregistrement. L'enregistrement fait, la compagnie donnera pendant quatre semaines avis public de la requête qui sera présentée à la Commission. Cet avis sera inséré dans un journal publié dans le comté ou le district où passera cet embranchement; ou, s'il ne se publie pas de journal dans ce comté ou ce district, le même avis sera donné pendant le même laps de temps dans la *Gazette du Canada.*

Transmettre ensuite une requête au secrétaire de la Commission, avec une copie de l'avis public, et trois copies des plans, profil et livre de renvoi, une série portant le certificat du bureau d'enregistrement, c'est-à-dire une véritable copie du plan, profil et livre de renvoi déposés au bureau d'enregistrement.

Lorsqu'un embranchement devra traverser un chemin public ou une voie de chemin de fer, le consentement de la partie ou intéressée ou un affidavit constatant la signification à la partie intéressée devra être fourni en même temps que la requête. Si l'embranchement suit une rue ou une voie publique, un avis de la requête doit être envoyé à tous les propriétaires intéressés.

Quand le consentement de tous les propriétaires est remis à la compagnie, elle peut se dispenser de l'avis public.

Après que la Commission aura approuvé le plan, etc., une copie certifiée de l'ordonnance autorisant la construction de l'embranchement sera déposée au bureau d'enregistrement, avec tous les papiers et les plans indiquant les changements autorisés par la Commission.

N° 7.—CROISEMENTS DE CHEMINS DE FER OU RACCORDEMENTS, ARTICLE 227.

Transmettre au secrétaire de la Commission avec la requête trois séries de plans et profils des deux voies des deux côtés du croisement projeté sur une distance d'un mille dans les deux directions.

Echelle du plan—400 pieds au pouce.

Profil { horizontal—400 pieds au pouce.
vertical—20 pieds au pouce.

La 1ère série sera remise à la Commission pour être approuvée.

Les 2ème et 3ème séries seront remises aux intéressés, avec une copie certifiée de l'ordonnance les approuvant.

La compagnie requérante devra donner un avis de la requête à la compagnie dont la voie doit être traversée ou reliée, et signifier, avec cet avis, copie de la requête ainsi que des plans et profils qui l'accompagnent. Le travail terminé, on devra demander à la Commission, par requête, la permission d'exploiter la nouvelle voie. Voir paragraphe " a " de l'article 4, page 4, touchant la durée de l'avis.

N° 8.—CROISEMENTS DE VOIE PUBLIQUE, ARTICLES 235 ET 243.

Règlements actuels adoptés par la Commission relativement aux croisements de voies publiques, tels qu'amendés le 4 mai 1910.

A moins de décisions contraires de la part de la Commission, les règlements concernant la construction des croisements de voie publique sont et seront tels qu'exposés ci-après:—

1. Avec chaque requête, la compagnie de chemin de fer transmettra au secrétaire de la Commission trois séries de plans et profils du croisement ou des croisements en question:

Echelle:—

Plan		400	pieds au pouce.
Profil du chemin de fer	Horizontal	400	"
	Vertical	20	"
Profil de la voie publique	Horizontal	100	"
	Vertical	20	"

La 1ère série sera remise à la Commission pour son approbation. Les 2e et 3e séries seront remises aux intéressés, avec une copie certifiée de l'ordonnance les approuvant.

2. Les plans et profils représenteront au moins un demi-mille de la voie ferrée dans les deux sens, et 300 pieds de la voie publique de chaque côté du croisement.

3. Le plan indiquera tout ce qui fait obstacle à la vue, de tous les points de la voie publique en deçà de 100 pieds du croisement, à tous les points du chemin de fer à la distance d'un demi-mille du dit croisement.

4. La compagnie donnera à la municipalité où doit se faire ce croisement un avis de dix jours, ainsi que des copies de la requête et du plan, et fournira à la Commission la preuve de la signification de ces documents.

5. La surface de chemin des approches élevées ou de niveau et des coupes joignant les approches aux croisements des chemins de fer ruraux au-dessus de la voie publique, sera de vingt pieds de largeur.

(*a*) De chaque côté de toute approche à un croisement de chemin de fer, à la campagne, où l'élévation est de six pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain avoisinant, on devra construire une clôture ou garde-fou solide, de quatre pieds et six pouces de hauteur, avec bon couronnement (quatre pouces par quatre pouces), une pièce de 1½ pouce par 6 pouces au milieu, et une planche de dix pouces clouée solidement au bas des poteaux, pour empêcher la neige d'être balayée par le vent de la hauteur du chemin sur la voie,—laissant toujours libre une surface de chemin de vingt pieds de largeur.

6. A moins que la Commission n'en ordonne autrement, le planchéiage, le pavage, ou la pierre cassée couverte de sassures de pierre broyée, sur les croisements de chemin de fer à la campagne au-dessus de la voie publique (entre les rails et sur une largeur d'au moins huit pouces de bords extérieurs), seront de 16 pieds de largeur.

7. Dans les villes et les villages, la largeur de toutes les approches d'un croisement de chemin de fer au-dessus d'une voie publique (rue ou avenue), et du planchéiage entre les rails et sur les bords extérieurs des rails, doit être réglée par la position de la rue, le trafic actuel ou à venir, mais cette largeur n'aura pas moins de vingt pieds.

8. *Coupes et remblais sur les croisements des voies publiques.*—Là où une coupe sur la ligne du chemin de fer excède 9 pieds ou que le remblai de cette rue dépasse 7 pieds au croisement d'une voie publique ou d'une rue, la compagnie de chemin de fer, avant de commencer les travaux de construction, soumettra la question à la Commission et fera un rapport complet des faits et des circonstances, afin que la Commission décide s'il est opportun de faire un changement de niveau au dit croisement.

9. Dans des cas particulier, et si la requête en est faite, la Commission peut ordonner que tous les passages de ferme soient reconstruits conformément aux modèles et aux conditions susdites.

10. Sur les point où il est nécessaire de faire passer des chasse-neige ou des "*flangers*" aux croisements des routes sur la voie ferrée, les compagnies de chemin de fer sont autorisées à faire enlever une planche à chaque rail à l'intérieur—à condition cependant de la remplacer dès l'arrivée du printemps ou dès que la neige a été enlevée.

PASSAGES À L'USAGE DES FERMES.—Article 254.

1. *Barrières.*—Les barrières des passages de ferme seront assez larges pour laisser entre les poteaux un espace franc qui n'ait pas moins de:—

(*a*) Seize pieds dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan, Alberta et la Colombie-Britannique.
(*b*) Quinze pieds dans la province d'Ontario.
(*c*) Quatorze pieds dans Québec et les Provinces maritimes.

2. *Planchéiage et approches des croisements.*—Le planchéiage ou autre pavage approuvé entre les rails d'acier, sur une largeur d'au moins huit pouces en dehors des rails de chaque côté, et les chemins entre les barrières et la voie ou les voies, laisseront chacun une surface de chemin qui n'aura pas moins de—

(*a*) Quatorze pieds de largeur dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan, Alberta et la Colombie-Britannique.
(*b*) Douze pieds de largeur dans les autres provinces du Dominion.

3. Pour toute coupe de remblai, jusqu'à cinq pieds, la pente ne devra pas dépasser 10%; et pour chaque pied, ou fraction excédant un demi-pied, d'une coupe ou remblai excédant cinq pieds, le pourcentage de la rampe (excepté là où, et au degré où la pente du terrain le rend impossible), le pourcentage d'inclinaison sera de ½ ou 1%, jusqu'à ce qu'une profondeur ou élévation de onze pieds soit atteinte.

4. Dans le cas où une coupe ou remblai à un passage de ferme dépasse onze pieds, on doit s'adresser à la Commission, afin qu'elle décide s'il y a lieu de demander à la compagnie de chemin de fer de bâtir un pont ou un viaduc, à moins que la compagnie, s'entendant avec le propriétaire de la ferme, construise volontairement un viaduc ou un tunnel convenable. La largeur des viaducs et des tunnels doit être la même que celle des barrières dans les diverses provinces, et la hauteur des tunnels doit être réglée dans chaque cas par les besoins particuliers.

5. Dans des cas spéciaux, et sur requête, la Commission peut ordonner que tous les passages de ferme soient reconstruits conformément au modèle susdit.

6. Lorsque durant l'exploitation des lignes de chemins de fer, la neige est tombée en quantité telle qu'il devient nécessaire d'y faire passer des chasse-neige ou des "*flangers*", la compagnie peut faire enlever le planchéiage des passages de ferme. Il est entendu cependant que ce planchéiage ne devra être enlevé qu'en cas de nécessité, et qu'il sera remis en place dès l'arrivée du printemps ou dès que la neige aura été enlevée de la voie.

Croisement des fils de télégraphe, de téléphone ou de force motrice.—Article 246.

Avis aux requérants.—Transmettre au secrétaire de la Commission trois copies d'un dessin contenant un plan et un projet du croisement. Envoyer en même temps la preuve de la signification à la compagnie du chemin de fer de la requête et du plan.

Le plan devra indiquer:—

(*a*) La position des poteaux ou tours, ou la situation du conduit souterrain relativement aux rails; la dimension des poteaux ou tours, et les matériaux employés pour leur construction.
(*b*) Le nombre des fils ou des câbles, la distance entre les fils et les rails, et la méthode employée pour relier les fils conducteurs aux isolateurs.
(*c*) La situation de tous fils qu'il faudra croiser et leurs supports.
(*d*) Le potentiel maximum en volts entre les fils, le potentiel entre les fils et le sol, et le courant maximum en ampères qui doit être transmis.
(*e*) L'espèce et les dimensions des fils ou des conducteurs qui seront employés au croisement.
(*f*) Sur les circuits de 10,000 volts ou plus, le mode de protection des conducteurs par des arcs aux isolateurs.
(*g*) Le nombre d'isolateurs supportant les fils conducteurs aux croisements. (Voir aussi "J" dans les devis.)

N.B.—Mettre sur le dessin un nom, un numéro, une date et la signature qui serviront à le distinguer. Marquer la position exacte du croisement projeté sur le dessin, afin que le croisement puisse être facilement reconnu.

"A"

CONDITIONS ET SPÉCIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES POUR LE CROISEMENT DES FILS.

(Adoptées et confirmées par une ordonnance de la Commission, n° 8392, à la date du 7 octobre 1909.)

PARTIE 1:—CROISEMENTS ÉLEVÉS.

Conditions:—

1. Le pétitionnaire devra, à ses propres frais, ériger et installer les lignes, les fils, câbles et conduits qui seront autorisés à être construits en travers du dit chemin de fer, et devra en tout temps, à ses propres frais, les maintenir en bon état et condition et à la hauteur indiquée sur le dessin, et en conformité des spécifications ci-après énoncées, de telle sorte qu'en aucun temps aucun dommage ne pourra être causé à la compagnie possédant, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer, ou à toute personne qui pourrait légalement s'en servir, et devra prendre tous les moyens nécessaires et convenables pour empêcher ces lignes, fils, câbles ou conduits de baisser en dessous de la dite hauteur.

2. Le pétitionnaire devra en tout temps indemniser la compagnie propriétaire, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer, de tous dépens, frais et dommages qui auront été occasionnés à la dite compagnie par les dits fils ou câbles ou par tous travaux ou installations ci-prévus qui n'auraient pas été exécutés dans tous rapports en conformité avec les termes et dispositions de cet ordre, aussi bien que de tout dommage ou blessure résultant de l'imprudence, la négligence ou le manque d'habileté des employés ou agents du pétitionnaire.

3. Il ne pourra être fait, en aucun temps, sous l'autorité du présent ordre, aucun travail tendant à obstruer ou retarder les opérations ou la sécurité des trains ou trafic du dit chemin de fer.

4. Aux endroits où il sera nécessaire, afin de compléter ces croisements, d'ériger des poteaux entre les voies du chemin de fer, le pétitionnaire, avant de commencer à exécuter aucun travail, devra donner un avis par écrit d'au moins soixante et douze heures à la compagnie propriétaire, qui exploite ou qui se sert du dit chemin de fer, et cette dernière devra en droit se nommer un inspecteur, sous la direction duquel les travaux seront exécutés et dont les gages, n'excédant pas trois dollars par jour, seront payés par le pétitionnaire. Quand le pétitionnaire est une municipalité et que le croisement des fils est sur un chemin public sous sa juridiction, les gages de l'inspecteur seront payés par la compagnie du chemin de fer.

4*a*. Il ne sera pas nécessaire, toutefois, que le pétitionnaire donne d'avance un avis par écrit à la compagnie du chemin de fer, tel que ci-haut mentionné, quand ces travaux seront devenus nécessaires pour les réparations ou l'entretien de ces croisements à la suite de circonstances imprévues.

5. Quand les fils ou câbles à être érigés en travers de la voie du chemin de fer devront passer au-dessus, au-dessous ou parallèlement à des fils déjà en position, aux points de croisement, soit en dedans ou en dehors de la travée qui traverse le chemin de fer, ou en dedans de la suivante, de chaque côté de la voie, le pétitionnaire devra prendre les précautions qui lui auront été suggérées comme nécessaires par l'ingénieur de la Commission.

6. Rien dans les présentes conditions ne pourra être préjudiciable ou empêcher la compagnie propriétaire, exploitant ou utilisant le chemin de fer, d'adopter en aucun temps le pouvoir électrique ou autre force motrice, et mettre et maintenir au-

dessus, sur ou dessous l'emplacement de sa voie, tels poteaux, fils, câbles, tuyaux, conduits ou autres installations et accessoires qui lui seront nécessaires et propres aux fins de ces objets. Les obligations encourues pour l'enlèvement, le changement de place ou la construction des poteaux, fils, câbles ou autres installations et accessoires érigés par le pétitionnaire au-dessus ou au-dessous de la voie du dit chemin de fer, rendus nécessaires par aucune des stipulations du présent article, seront déterminées par la Commission à la demande d'aucun des partis intéressés.

7. Toute différence entre le pétitionnaire et la dite compagnie concernant la manière dont les dits fils et câbles sont érigés, placés, maintenus, exploités ou réparés, devra être soumise à l'un des ingénieurs de la Commission, dont la décision sera finale.

8. Les fils ou câbles du pétitionnaire devront être érigés, placés et maintenus en travers du dit chemin de fer en conformité des devis approuvés par la Commission et d'après les spécifications y attachées. Si le devis et les spécifications ne concordent pas, ces dernières devront faire autorité, à moins qu'un avis spécifique du contraire en soit mentionné dans les ordres de la Commission.

9. Chaque fois qu'une ligne de chemin de fer doit être construite en dessus des lignes ou câbles d'une compagnie de télégraphe ou de téléphone, la construction de la compagnie de télégraphe ou de téléphone devra être faite en conformité des spécifications susdites, et tout changement nécessaire pour les rendre ainsi conformes devra être fait par la compagnie de télégraphe ou de téléphone aux frais et dépens de la compagnie du chemin de fer.

Croisements aériens.

Spécifications:—

A. *Ecritaux sur les poteaux.*—Les poteaux, tours ou autres structures qui supportent ces fils de chaque côté et adjacents aux traverses de chemins de fer, doivent être munis d'écriteaux durables indiquant (a) le nom de la compagnie ou de la personne qui possède ou maintient le dit chemin de fer, et (b) le maximum de voltage entre les conducteurs; les indications sur ces écriteaux devront être parfaitement lisible de terre.

B. *Lignes séparées.*—Il ne pourra pas être érigé ni maintenu sur le même plan vertical deux ou plusieurs lignes pour la transmission de l'énergie électrique. Le mot " lignes " tel qu'employé ici signifie la réunion des fils conducteurs et les poteaux, tours et structures qui les supportent.

C. *Emplacement des poteaux, etc.*—Les poteaux, tours et autres structures supportant les fils devront être placés, partout où la chose sera possible, à une distance de rail au moins égale à la hauteur des dits poteaux ou structures. Pour aucune considération les poteaux et autres structures supportant les fils ne devront être placés à une distance moindre que 12 pieds de la ligne principale, ou moins de 6 pieds du rail d'une voie d'évitement. Aux voies de garage pour le transbordement des marchandises, il faudra laisser un espace suffisant pour les véhicules.

D. *Pose et force des poteaux.*—Les poteaux qui ont moins de 50 pieds de hauteur devront être enfoncés à pas moins de 6 pieds de profondeur, et ceux ayant plus de 50 pieds de hauteur, dans sept pieds de terre forte. Les poteaux subissant un effort latéral devront être renforcés par des liens et des fils métalliques. Les poteaux devront avoir au moins 7 pouces de diamètre au sommet. Les poteaux en cèdre des montagnes devront avoir au moins huit pouces au sommet. Dans les terres meubles, les poteaux devront être enfoncés de manière à obtenir la même rigidité que celle mentionnée dans les spécifications susdites pour l'enfoncement des poteaux dans les terres fortes. Quand les croisements des fils s'opèrent dans une section du pays où des herbes ou autres matières combustibles peuvent prendre feu, les poteaux en bois devront être recouverts d'une substance quelconque non combustible, telle que du béton de deux

pouces d'épaisseur au moins, partant de la base du poteau et jusqu'à une hauteur d'au moins cinq pieds au-dessus du niveau du sol. Les structures en bois devront avoir un facteur de sûreté de cinq.

E. *Pose et force d'autres structures.* Les tours ou autres structures devront être solidement assujetties sur des fondations de pierre, de métal, de béton ou de pieux enfoncés. Les structures en métal ou en béton devront avoir un facteur de sûreté de 4.

F. *Longueur des travées.*—Les travées devront être aussi courtes que possible et en conformité des règlements pour la pose et l'emplacement des poteaux et des tours.

G. *Accessoires de poteaux de bois pour le télégraphe ou le téléphone, ou lignes à tension faible.*—Les poteaux de chaque côté de la voie doivent être munis de doubles croisillons, de trois pouces par quatre, chacun possédant des chevilles d'un pouce et un quart en bois dur cloués aux croisillons ou autre support plus fort et avec des isoloirs convenables; les doubles croisillons devant être solidement attachés aux poteaux dans une mortaise et soutenus par une cheville de fer d'au moins $\frac{5}{8}$ de pouce passant au travers du poteau; des croisillons portant plus de deux fils ou un câble devront être supportés par deux tiers de fer rigide ou de forts supports en bois attachés aux croisillons par des chevilles de $\frac{3}{8}$ de pouce ou plus, et au poteau par des chevilles de $\frac{3}{8}$ de pouces ou plus.

H. *Accessoires de tous poteaux, tours ou autres structures.* Toutes les structures qui doivent supporter des fils devront être munies des accessoires que l'ingénieur de la Commission aura déclaré suffisants.

I. *Appareils protecteurs.*—Là où il y aura des doubles croisillons, un crochet en fer devra être solidement rivé à chaque extrémité, afin d'y suspendre les fils au cas où ils se détacheraient de l'isoloir.

J. *Isolateurs.*—Tous les fils ou conduites pour la transmission de l'énergie électrique en travers d'une voie ferrée doivent être supportés par et solidement attachés à des isolateurs convenables.

Les fils ou conducteurs dans les circuits de 10,000 volts ou plus doivent être soutenus par des isolateurs pouvant supporter la force de deux fois et demie le maximum de voltage qui peut être employé en temps ordinaire. Un affidavit décrivant les épreuves auxquelles les isolateurs ont été soumis, ainsi que les appareils qui ont servi aux dites épreuves, devra être fourni par le pétitionnaire. Ces épreuves doivent être faites sur les points suivants:—

J-*a.* *Epreuve d'éclatement.*—Les isolateurs ayant été immergés dans l'eau durant une période de sept jours, seront, immédiatement après que sera terminé la dite épreuve, soumis durant cinq minutes à une puissance de deux fois et demie (2.5) le potentiel maximum de la ligne sur laquelle ils doivent être installés.

J-*b.*—*Epreuve de jaillissement d'étincelles.*—Mentionnez le potentiel qui a été employé pour causer le sifflement de l'air ou le jaillissement d'étincelles sur la surface de l'isolateur entre le conducteur et le point de support de l'isolateur, alors que la surface (1) sèche, et (2) mouillée.

K. *Hauteur des fils.* (*a*) *Conducteurs à tension secondaire.*—Le conducteur le plus bas ne doit pas être à moins de 25 pieds du dessus du rail pour les travées jusqu'à 145 pieds; il faudra ajouter $2\frac{1}{2}$ pieds de plus pour éviter les rails ou autres fils pour chaque 20 pieds ou fractions de 20 pieds de longueur additionnelle des travées. Les mots "basses tensions" sont employés ici pour signifier le télégraphe, le téléphone et autres installations à signaux, aussi bien que les conducteurs reliés au circuit local souterrain des transformateurs.

K-*b.* Tous les conducteurs principaux, les secondaires souterrains et les alimentateurs principaux de chemin de fer doivent être maintenus à une hauteur d'au moins 30 pieds au-dessus des rails, excepté dans des cas spéciaux pour les fils de trolley.

K-*c*. Les conducteurs à haute tension, ceux entre lesquels il est employé un potentiel de 10,000 volts ou plus, doivent être à au moins 35 pieds du niveau des rails.

L. *Ecartements.*—Des écartements sûrs entre tous les conducteurs devront être observés en tout temps. Partout où ce sera possible, les distances suivantes devront exister; au moins 3 pieds d'écartement entre les lignes de tension secondaire; au moins 5 pieds entre les fils à tension secondaire, entre les fils à tension principale ou secondaire souterrains et les alimentateurs de chemin de fer employant moins que 10,000 volts; et au moins 10 pieds entre les fils à haute tension et autres lignes.

M. *Fils de retenue.*—Les fils de retenue aux traversées de chemins de fer doivent être au moins aussi forts que les fils en acier galvanisé de 7 torons n° 16 Stub, ou du type *New British Standard,* et sur le devis accompagnant la demande, ils devront être clairement indiqués comme fils de retenue. Un ou plusieurs isoloirs devront être ajoutés à tous les fils de retenue, le dernier à pas moins de 9 pieds du sol.

N. *Fils et autres conducteurs. N-a.* Quand les fils aériens à tension secondaire pour téléphone, télégraphe, signaux et autres semblables sont tendus au-dessus d'un chemin de fer, les fils couvrant cette distance devront être en cuivre ou en acier recouvert de cuivre d'un calibre pas moindre que le n° 13 *New British Standard,* n° .092 de pouce de diamètre. Ces fils devront être attachés aux isolateurs par des fils en cuivre doux de pas moins de 20 pouces de longueur et du même diamètre que celui de la ligne.

N-*b*. Si on emploie le fil de fer galvanisé n° 9 B. W. G. dans un circuit, et où il n'y a aucun danger de détérioration par la fumée et autres gaz, l'on pourra se servir de ce fil au croisement du chemin de fer.

N-*c*.—Quand les fils traversant une voie ferrée sont recouverts en caoutchouc, ils pourront être réunis en un seul câble en les tortillant ensemble ou les merlinant à tous les trois pouces, et le tout solidement attaché aux poteaux avec du merlin.

N-*d*. Les fils ou conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique pour des fins autres que le télégraphe, le téléphone ou autres signaux à tension secondaire devront se composer d'au moins sept torons d'un matériel ayant une force de tension égale ou plus forte que le fil de cuivre dur du type n° 4 de Brown et Sharpe. Ces conducteurs doivent être maintenus au-dessus des fils à tension secondaire aux croisements, et ne doivent avoir ni joints ni soudures, et devront s'étendre au moins une pleine travée en dehors des poteaux ou des tours de chaque côté de la voie ferrée.

N-*e*.—Les fils ou conducteurs sujets à une puissance de 10,000 volts ou plus devront être renforcés avec des crampons, des fourrures, des enveloppes ou autres protections près des isolateurs, à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission.

N-*f*. Les conducteurs autres que ceux à tension secondaire devront avoir un facteur de sûreté de 2, lorsqu'ils seront recouverts d'une couche d'un pouce d'épaisseur de glace ou de verglas ou exposés à la pression d'un vent de 100 milles à l'heure.

O. *Positions des fils.*—Les fils ou conducteurs à bas potentiel doivent être érigés et maintenus en dessous de ceux de haut potentiel qui peuvent être attachés à ces mêmes poteaux ou tours.

P. *Fils de trolley.*—Les fils de trolley aux croisements de chemins de fer doivent être pourvus d'un protecteur de trolley arrangé de telle manière qu'il maintienne la roue de trolley ou autres appareils roulants ou glissants en contact électrique avec eux. Ces fils de trolley, protecteurs de trolley, ainsi que leurs supports, doivent être au moins à 22 pieds 6 pouces au-dessus des rails.

Q. *Câble.*—Les câbles doivent être suspendus à un fil équivalant au moins au fil en acier galvanisé de sept torons du calibre n° 13 de Stub ou *New British Standard.* S'il y a doubles croisillons, les fils de retenue devront être attachés à des crochets de ⅝ de pouce en fer ou en métal plus résistant, ou lorsqu'ils sont assujettis aux poteaux à du fer malléable ou à un support plus fort boulonné à travers le poteau, le câble doit être attaché au fil de retenue par des anneaux de câble à un intervalle de pas moins de 20 pouces entre chacun. Les câbles isolés de caoutchouc de moins de ⅝ de pouce

de diamètre peuvent être supportés par un fil de pas moins de 7 torons du calibre n° 16 de Stub ou *New British Standard.* Le mot "câble" signifie ici un nombre de conducteurs isolés recouverts ou attachés ensemble.

PARTIE 2.—CROISEMENTS SOUTERRAINS.

Conditions:—

1. La ligne ou les lignes, le fil ou les fils devront traverser les voies ferrées en conformité des devis approuvés, et un tuyau ou des tuyaux, conduit ou conduits, devront, dans toute l'étendue de l'emplacement de la voie, y être installés à la profondeur désignée et devront être construits et maintenus selon les spécifications ci-énumérés.

2. Tous les travaux de construction et d'entretien de chaque tuyau et conduit, ainsi que la surveillance à y être exercée dans la suite, doivent être faits par, et tous les frais et déboursés encourus seront à la charge et payés par le pétitionnaire; mais il ne pourra être fait en aucun temps aucun travail qui pourrait obstruer, retarder ou en quelque manière que ce soit nuire au passage ou à la sûreté des trains, du trafic ou autres entreprises du dit chemin de fer.

3. Le pétitionnaire devra en tout temps maintenir chaque tuyau et conduit en bon état et condition, de sorte qu'en aucun temps aucun dommage ne soit causé à la compagnie du chemin, ou qu'aucune de ses voies n'en devienne obstruée, que l'utilité et la sûreté de ses fins ne soient attaquées, ou qu'elle ne puisse en aucune manière que ce soit se servir ou jouir pleinement de ses droits et privilèges.

4. Avant que tout travail pour placer, enlever ou réparer un tuyau ou conduit soit commencé, le pétitionnaire devra donner un avis, par écrit, d'au moins soixante-douze heures à la compagnie du chemin de fer, accompagné d'un plan et profil de la partie du chemin concernée, montrant l'emplacement projeté pour y installer ces tuyaux ou conduits et la nature des travaux à y être exécutés, et la dite compagnie de chemin de fer pourra nommer un inspecteur qui verra à ce que le pétitionnaire, en exécutant ces dits travaux, se conforme en tout aux termes et conditions de cet ordre; les gages du dit inspecteur, à un taux n'excédant pas $3.00 par jour, seront à la charge du pétitionnaire. Lorsque le pétitionnaire est une municipalité et que ce croisement doit se faire sur une place publique sous sa juridiction, les gages de l'inspecteur seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

4*a*. Il ne sera pas nécessaire, toutefois, de donner à la compagnie l'avis par écrit ci-haut mentionné lorsque ces travaux de réparations ou d'entretien seront devenus nécessaires à cause d'un accident imprévu.

5. Le pétitionnaire devra en tout temps indemniser totalement la compagnie propriétaire, ou qui exploite ou utilise le dit chemin de fer, de toutes pertes, frais, dommages et déboursés encourus par elle par suite de dommages ou de blessures à la propriété ou aux personnes, causés par le fait que les dits tuyaux ou conduits ou travaux ou matériels n'auront pas été placés ou installés en conformité des termes et dispositions de ces conditions, ou même qu'ayant été construits et installés en conformité des dites conditions, ils n'auront pas été en tout temps maintenus et conservés en bon état et condition en conformité des termes et dispositions du dit ordre, ou de toùs autres ordres de la Commission, aussi bien que de tout dommage ou blessure résultant de l'imprudence, de la négligence ou de l'ignorance d'aucun des employés ou agents du pétitionnaire.

6. Rien dans les présentes conditions ne pourra être préjudiciable ou empêchera la compagnie possédant, exploitant ou utilsant le dit chemin de fer, d'adopter en aucun temps le pouvoir électrique ou autre force motrice et de placer et maintenir, au-dessus, sur et au-dessous de son emplacement de voie, tels poteaux, fils, câbles, tuyaux, conduits ou autres installations et accessoires qui lui seront nécessaires et propres aux fins de ces objets. Les obligations encourues pour l'enlèvement, le chan-

gement de localité ou la construction des tuyaux, conduits, fils ou câbles érigés par le pétitionnaire, rendus nécessaires par aucune des stipulations mentionnées dans le présent paragraphe, seront déterminées par la Commission à la demande d'aucun des partis intéressés.

7. Tout différend survenu entre le pétitionnaire et la compagnie possédant, exploitant ou utilisant le dit chemin de fer sur la manière de placer tout tuyau ou sur la manière dont les travaux et accessoires seront maintenus, renouvelés ou réparés, devra être soumis à l'ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale et liera les partis intéressés.

CROISEMENTS SOUTERRAINS..

Spécifications:—

AA. *Conduit.*—L'on pourra se servir de tuyaux en grès vitrifié, en bois créosoté, en métal ou en fibre.

BB. *Profondeur.*—L'excavation devra être d'une profondeur suffisante pour permettre au lit du conduit d'être à au moins trois pieds plus bas que la surface de dessous des traverses du chemin de fer.

CC. *Mise en place.*—Le conduit ou tube doit être placé sur une fondation de béton de 3 pouces d'épaisseur, mêlé dans la proportion de 1 de ciment, 3 de sable et 5 de pierre concassée ou gravier. Si l'on se sert de pierres, ces pierres devront être de telle grosseur qu'elles puissent passer dans le cercle d'un anneau d'un pouce de diamètre. Une fois que les tubes ont été placés, ils devront être recouverts du même béton, au-dessus et de chaque côté, par une couche de 3 pouces d'épaisseur.

Si la voie est construite sur une levée, l'on pourra faire passer les tuyaux en travers.

DD. *Remplissage.*—L'excavation doit être remplie lentement et bien foulée à la surface et sur les côtés.

EE. *Protection.*—Le pétitionnaire devra en tout temps bien protéger les excavations.

Dans les cas de croisements de force motrice, la demande pour l'exploiter devra en être faite à la Commission après que les travaux seront terminés.

N° 11.—CROISEMENTS DE TUYAUX DE DRAINAGE, D'AQUEDUC, À GAZ, ETC.—ARTICLE 250.

En faisant votre demande, envoyez au secrétaire de la Commission les plans et profils en triplicata. Les plans devront montrer la voie ou les voies à traverser. Les profils montreront les distances entre les tuyaux et la base du rail, les dimensions des tuyaux et de quels matériaux ils sont composés. Une copie des plans et profils devra être envoyée à la compagnie du chemin de fer, avec l'avis de la demande.

1. *Tuyaux d'égout.*—Les égouts en dessous des voies doivent être construits de briques pressées, posées avec du mortier de ciment, ou des tuyaux de grès vitrifiés, ou en tout autre matériel que la Commission pourra de temps à autre ordonner. Si l'on se sert de tuyaux en grès, les joints devront être parfaitement remplis avec du mortier de ciment; et le tuyau en dessous de chaque voie et sur une distance de quatre pieds de chaque côté de la voie devra être noyé dans du béton de *quatre pouces d'épaisseur* en dessous et tout autour du dit tuyau.

Le dessus de l'égout (briques ou tuyaux) devra, là où cela sera possible, être au-dessous de la ligne de congélation et à pas moins de quatre pieds au-dessous de la base des rails. Là où il est impossible d'observer ces prescriptions sans causer un affaissement de l'égout, on devra renforcer et protéger celui-ci.

2. *Tuyaux à eau.*—Tout tuyau à eau établi sous la voie ferrée sera du type reconnu par la Société Canadienne des Ingénieurs Civils, et convenablement joint. La partie supérieure du dit tuyau devra se trouver au-dessous de la limite à laquelle la terre gèle, et au moins à 4 pieds au-dessous de la base des rails.

3. *Tuyaux pour le gaz manufacturé.*—Tous les tuyaux pour faire passer le gaz manufacturé en dessous d'une voie ferrée devront être du type des tuyaux à gaz et parfaitement joints; la surface devra être en dessous de la ligne de congélation et à pas moins de 4 pieds au-dessus de la base du rail.

4. *Tuyaux pour l'huile et le gaz naturel.*—Tous les tuyaux pour le passage de l'huile ou du gaz naturel au-dessous d'une voie ferrée doivent être en acier ou en fonte, ou en tout autre matériel que la Commission pourra ordonner de temps en temps, soumis à une pression de 1,000 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal doit être une ligne à haute pression; et de 300 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal doit être une ligne à basse pression; et les dits tuyaux pour l'huile ou le gaz naturel devront eux-mêmes être enfermés dans un autre tuyau de dimensions différentes et assez fort pour les protéger parfaitement; le dessus du grand tuyau devra se trouver en dessous de la ligne de congélation et à au moins 4 pieds en dessous de la base des rails.

5. Tous les travaux en rapport avec la pose, le maintien, le renouvellement et les réparations du dit tuyau ainsi que la surveillance à être exercée seront exécutés par, et tous les frais et dépenses ainsi encourus seront à la charge du pétitionnaire; mais aucun travail ne pourra être exécuté en aucun temps qui pourrait obstruer, retarder ou en quelque manière que ce soit nuire aux opérations des trains ou au trafic de la compagnie de chemin de fer ou autre compagnie exploitant le dit chemin de fer.

6. Le pétitionnaire devra en tout temps maintenir le dit tuyau en bon état de service et condition, afin qu'en aucun temps aucun dommage ne soit causé à la propriété de la compagnie du chemin de fer, ou que sa voie soit obstruée, ou que son utilité ou sécurité pour des fins de chemins de fer soient atténuées, ou que l'usage et la pleine jouissance comme ci-devant pour la compagnie de chemin de fer ou les autres compagnies en ayant l'usage ne soient en aucune manière gênés.

7. Avant de commencer aucun travail de pose, de renouvellement ou de réparation du dit tuyau, le pétitionnaire devra donner au surintendant local de la compagnie un avis par écrit d'au moins quarante-huit heures, afin que la compagnie puisse nommer un inspecteur qui verra à ce que les travaux soient exécutés sous tous rapports en conformité des règlements. Les gages du dit inspecteur, ne devant pas dépasser $3.20 par jour, devant être payés par le pétitionnaire, à moins que ce dernier soit une corporation municipale désirant poser des tuyaux sous une voie ferrée passant sur un chemin public ayant priorité sur les droits de la compagnie. Dans ce cas, la compagnie de chemin de fer devra payer les gages de son inspecteur.

8. Le pétitionnaire devra assumer et se rendre responsable de tous les risques d'accidents, de pertes, de blessures et de dommages de toute nature que ce soit qui pourraient survenir ou de quelque manière que ce soit être causés par la négligence du pétitionnaire, ses employés ou agents dans la pose, l'exploitation, le renouvellement ou la réparation des dits tuyaux, ou du manque de la part du pétitionnaire, de ses employés ou agents d'avoir observé en tout temps et de s'être conformés pleinement et sous tous rapports aux termes et conditions de ces règlements.

9. Si un différend s'élève entre le pétitionnaire et la compagnie de chemin de fer au sujet des termes et conditions de ces règlements, ou au sujet de la manière dont ces dits tuyaux sont posés, exploités, renouvelés ou réparés, ce différend doit être soumis à l'ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale et liera toutes les parties intéressées.

10. Il ne sera pas exigé d'ordonnance de la Commission dans les cas où les tuyaux à eau ou autres doivent être posés ou maintenus au-dessous de la voie, avec le consentement de la compagnie de chemin de fer, conformément aux règlements généraux, plans ou spécifications adoptés ou approuvés par la Commission à cet effet.

N° 12.—CROISEMENTS ET TRAVAUX SUR LES EAUX NAVIGABLES, GRÈVES, ETC.—Article 233.

Quand l'emplacement et les plans généraux auront été soumis au département des Travaux publics et approuvés par le gouverneur général en conseil, envoyez au secrétaire de la Commission: une copie certifiée de l'arrêté du conseil, avec les plans et devis approuvés et certifiés—une copie de la lettre de demande, et deux des plans détaillés, profils, dessins et devis.

Les plans devront montrer les détails de la construction de jetées et de leurs fondations, ainsi que les détails de la superstructure, si le plan modèle n'en a pas encore été approuvé.

Le profil doit montrer les sections des rivières ou cours d'eau aux endroits des croisements à l'eau haute et à l'eau basse.

Le nom de la rivière ou du cours d'eau, ainsi que la longueur du pont, doivent être donnés.

Quand ces travaux auront été terminés, une demande doit être faite à la Commission pour permis d'exploitation.

N° 13.—PONTS, TUNNELS, VIADUCS, TRAVAUX SUR CHEVALETS, ETC., EMPLACEMENTS DE PLUS DE 18 PIEDS.—Article 257.

(*a*) Doivent être construits en conformité des devis et plans modèles approuvés par la Commission.

(*b*) Ou les détails, profils, dessins et devis, qui peuvent être des imprimés bleus ou blancs ou des vues photographiques, doivent être envoyés au secrétaire de la Commission pour être approuvés, etc., tout comme dans le n° 12.

Quand les travaux seront terminés, demande doit être faite à la Commission pour permis d'exploitation.

N° 14.—TERRAINS ET BÂTIMENTS DES GARES.—Article 258.

Envoyez au secrétaire de la Commission:—

Trois séries de plans montrant l'emplacement, les détails des bâtiments et les voies des gares. La compagnie devra donner à la municipalité dans laquelle elle se propose d'ériger une gare, un avis de la demande, ainsi qu'une copie des plans, et fournir à la Commission la preuve que telle chose a été faite.

La première série appartiendra à la Commission.

La seconde doit être certifiée et retournée à la compagnie, avec une copie attestant qu'elle a été approuvée.

La troisième doit être certifiée et envoyée à la municipalité.

NOTE.—Si les plans approuvés, montrant l'emplacement, etc., d'une gare sont dans le dossier de la compagnie et que cette gare a été détruite par un incendie, une lettre de la compagnie à la Comission, annonçant que c'est son intention d'ériger une autre gare d'après les mêmes plans et sur le même emplacement que celle qui a été détruite, il ne sera pas nécessaire de faire de nouveaux plans et les faire approuver, à moins que les conditions locales aient changé à tel point depuis la construction de la première gare que les besoins du public exigent un local plus grand et un autre emplacement.

Les plans (pour les numéros 2 à 6) doivent montrer l'emplacement de la voie, avec les longueurs de sections par mille, les noms des points terminus, les terrains de gares, les bornes de la propriété, les noms des propriétaires, l'étendue, la longueur et la profondeur des terrains à être achetés, en chiffres (tout changement de largeur devant être mentionné), les courbes, les directions, et en outre tous les canaux ouverts, cours d'eau, chemins publics et chemins de fer qui doivent être traversés ou qui seront affectés.

Si la compagnie a besoin à certains endroits d'un emplacement de voie de plus de 100 pieds en largeur pour ses pentes ou fossés latéraux, il sera nécessaire d'indiquer sur les plans les coupes transversales de l'emplacement de la voie, prises à chaque 100 pieds et s'étendant jusqu'aux limites de l'emplacement de voie projeté.

Les profils devront indiquer les inclinaisons, courbes, chemins publics, traverses de chemins de fer, canaux ouverts et cours d'eau, lesquels peuvent figurer sur le dos des plans mêmes.

Les livres de référence devront donner une description du terrain requis dans chaque lot qui doit être traversé, donnant le numéro du lot, l'étendue, la largeur et la profondeur du terrain à être pris, les noms des propriétaires et des occupants, autant que l'on pourra s'en assurer.

Tous les plans, profils et livres de référence doivent être datés et certifiés et signés par le président ou le gérant général, et aussi par l'ingénieur de la compagnie.

Les plans et profils que la Commission conservera doivent être tracés sur de la toile, et les copies retournées seront des imprimés bleus, blancs, ou des vues photographiques.

Les profils, quand la chose sera possible, devront avoir pour base le niveau de la mer.

Tous les livres de référence doivent être faits de papier fort et sous forme de livre avec couverture de papier. Fermés, ces livres devront autant que possible être de 7½ pouces par 7, ou le livre de référence peut être inscrit sur le dos du plan.

FORME DU LIVRE DE RENVOI.

Compagnie du chemin de fer . . . .

Division ou province de. . . . . .Embranchement. . . . .

Livre de renvoi accompagnant le plan du tracé et indiquant les terrains à exproprier pour des fins de construction et d'exploitation de chemin de fer.

De la station à	Station.	Largeur de voie.	Propriétaire.		Milieu du livre ouvert.	Partie de	Section ou lot.	Township, paroisse ou numéro de la réclamation.	Rang.	Superficie en acres.	Remarques.

Système d'enclenchement.

Règlements quant à l'usage des signaux d'enclenchement et d'aiguillage et à la vitesse des trains sur les croisements à niveau et ponts tournants.

1. Dans leur position normale les signaux doivent indiquer le danger.

2. Lorsque le poteau éloigné du sémaphore indique précaution, le mécanicien en le dépassant doit être maître de sa machine et prêt à stopper avant d'atteindre le poteau de gare.

3. Lorsque le poteau de gare arbore le signal de danger, le train ne doit pas le dépasser.

4. Lorsque les signaux indiquent que la voie est libre sur un croisement à niveau, la vitesse des trains de voyageurs doit être réduite à trente-cinq milles à l'heure, et celle des trains de marchandises à vingt milles à l'heure, jusqu'à ce que le train entier ait dépassé le croisement.

5. Lorsque les signaux indiquent que la voie est libre sur un pont tournant, la vitesse des trains de voyageurs doit être réduite à vingt-cinq milles à l'heure, et celle des trains de marchandises à quinze milles à l'heure, jusqu'à ce que le train entier ait passé.

Règles générales s'appliquant au système d'enclenchement et d'aiguillage aux passages à niveau et aux raccordements sur voies ferrées et ponts tournants.

Le système et la construction des signaux d'enclenchement et d'aiguillage en usage entre voies ferrées pour les croisements à niveau, les raccordements et les ponts tournants, doivent être conformes aux règles générales suivantes:—

1. Les points de déraillement devront être placés à au moins cinq cents pieds (500) du point d'intersection ou de contact des voies ou des extrémités des ponts tournants, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné. Pour les voies simples, lorsque cela est possible, les points de déraillement doivent être en dedans de la courbe, et pour les voies doubles sur le rail extérieur des deux voies. Sur les voies doubles l'on exigera des appareils de changement de voie par l'arrière.

2. Les poteaux de gare des sémaphores doivent être à cinquante-cinq pieds (55) au delà du point de déraillement, et la distance entre ces poteaux et les poteaux éloignés ne sera pas moindre que douze cents pieds (1,200), à moins qu'il n'en soit ordonné autrement.

3. Des contre-rails doivent être posés à l'extérieur du rail sur lequel est placé l'appareil de déraillement, ou à l'intérieur du rail opposé, et, depuis six (6) pieds au moins, en avant du point de déraillement, se prolonger dans la direction du croisement, parallèlement à la voie, et fixés solidement à neuf (9) pouces du rail sur une longueur de quatre cents (400) pieds. Le contre-rail, néanmoins, ne devra pas se trouver à moins de cents (100) pieds du losange, du point d'intersection ou de l'extrémité du pont tournant.

4. La position normale de tous les signaux doit indiquer danger, les voies de déraillement doivent être ouvertes, et le système d'enclenchement disposé de telle sorte que le signaleur ne puisse pas donner d'indications contradictoires.

5. Les signaux seront donnés au moyen de sémaphores, et seulement par trois positions des bras; pendant la nuit, on ajoutera des lumières de couleurs.

6. L'appareil sera construit de telle sorte que tout ce qui pourra empêcher le fonctionnement du signal laissera ce dernier au point où l'indication sera la moins favorable.

7. Les ailes des sémaphores doivent être placées à la droite du poteau limite de protection tel qu'il est vu d'un train qui en approche.

8. Les aiguilles prises en pointes et les changements doivent, sur les parcours de grande vitesse, être munis de serrures d'aiguille prise en pointe.

9. L'ordre des enclenchements sera établi de telle sorte qu'un signal indiquant que la voie est libre ne pourra pas être donné tant que les changements ou les aiguilles divergentes, s'il y en a, sur des voies convergentes, ne seront pas dans leur position normale, et que les aiguilles de la première voie ne seront pas en position et fermées.

10. Sur les voies où les trains circulent à grande vitesse, les signaux seront donnés au moyen de sémaphores élevés, avec pas plus de trois bras par poteau. Les signaux près de terre seront employés sur les voies à petite vitesse, ou aux points de déraillement d'arrière sur les voies doubles.

11. Les bras et les fanaux de tous les sémaphores éloignés doivent être à la vue du signalcur qui se tient dans la tour. Si, pour une raison quelconque, le bras ou la lumière d'un sémaphore ne peut être placé à la vue du signaleur, il faut installer dans la tour un avertisseur ou indicateur.

12. La compagnie peut exploiter les appareils d'enclenchement dès qu'ils sont complétés, mais tant que ces appareils n'auront pas été approuvés par une ordonnance de la Commission, tous les convois doivent stopper, comme l'exige la loi des chemins de fer.

13. Une demande d'inspection des appareils d'enclenchement doit être présentée à la Commission; en faisant cette démarche on déposera un plan clairement tracé indiquant l'endroit du croisement, du raccordement ou du pont tournant, et la position des lignes mères, voies d'évitement, aiguilles, voies de garage, etc., dans les limites de l'enclenchement.

Les différentes voies doivent être indiquées par des lettres ou des chiffres, avec des explications sur leur emploi. On donnera la pente de chaque ligne mère ainsi que les numéros des signaux, des aiguilles et des appareils d'enclenchement, etc., correspondant aux leviers placés dans la tour.

DÉTAILS.

14. Le mécanisme sera du modèle des enclenchements, et les leviers seront numérotés de droite à gauche.

15. Chaque levier ne fera fonctionner qu'un seul signal.

CONDUITS.

16. On se servira de tuyaux ou conduits d'un pouce, en acier malléable ou fer forgé, pour les raccordements avec les aiguilles, voies de déraillement, rails mobiles, losanges, barres d'enclenchement, accouplements et signaux de gare.

(*a*) Les conduits seront droits autant que possible et placés à pas moins de quatre pieds (4) de la voie, sauf lorsqu'ils passent entre deux voies. Sur les travées tournantes et aux approches on les éloignera de la voie autant que les circonstances le permettront.

(*b*) Les conduits seront appuyés sur des supports espacés de pas plus de sept pieds (7′).

(*c*) Les manchons sur les conduits seront placés à pas moins de douze pouces des supports, avec levier au centre.

(*c*) Les raccordements des tuyaux seront faits au moyen de manchons taraudés, et les joints tamponnés et rivés, ou clavetés ou assujétis de quelque autre façon convenable.

LIGNES DE FILS.

17. Les signaux seront actionnés par des fils métalliques, celui du mouvement d'arrière ayant deux pouces (2″) de jeu de plus que celui d'avant.

(*a*) Les fils seront appuyés sur des supports espacés de pas plus de quarante pieds (40′). Lorsque les fils passent près des conduits, les supports des premiers seront, si c'est possible, attachés au support des conduits. Lorsque les supports des fils seront fixés à des fondations indépendantes, ils seront placés à pas moins de six pieds (6) du rail le plus proche, si la chose est possible.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

ANNEXE I.

CATALOGUE DES LIVRES DANS LA BIBLIOTHEQUE.

Abbott—Railway Law of Canada, 2 vols.
Abbott on Telephony, 6 vols.
Abbott—Electrical Transmission of Energy.
Ackworth—Elements of Railway Economics.
Act to Regulate Commerce, 1906.
Adams—The Block System.
Adams—Railroad Accidents.
Alabama Reports Railroad Commission, 1909-10.
Alberta Law Reports, 1908-9.
Allen—Telegraph Cases.
American Electrical Cases, 9 vols.
American and English Annotated Cases, 20 vols.; Digest, vols. 1-10, 1-20.
American and English Encyclopedia of Law, 32 vols.; Supplement, vols. 3, 4 and 5.
American and English Railroad Cases, New Series, 64 vols.; Digest, vols. 1-23, 2443, 44-53, 3 vols.; Index Digest, vol. 54; Old Series, 61 vols.; Digest, vols. 1 35, 36-43 (2 vols.).
American Railroad and Corporations Reports, Lewis, 12 vols.
American Railway Reports, 21 vols.; (vol. 1, Truman; vols. 2, 3, 4 and 5, Mallory; 6, 7, 8 and 9, Shipman; 10 to 21, Ladd; Ladd includes 20 and 21, Clemens).
Anderson's Dictionary of Law, 1 vol.
Anderson's Index Digest of Interstate Commerce Laws.
Armstrong's Digest N.S. Reports, 1 vol.
Ashe—Electric Railways.
Audette—Practice of the Exchequer Court.
Baldwin—American Railroad Law.
Barnes—Interstate Transportation.
Bartholomew—Air Brakes for Electric Cars.
Beach's Law of Railways, 2 vols.
Beach—Monopolies and Industrial Trusts.
Beach's Railway Digest, Annual, 1889.
Beal on Bailments.
Beal—Cardinal Rules of Legal Interpretation.
Beal and Wyman—Railroad Rate Regulation.
Beauchamp—Jurisprudence of the Privy Council.
Beaudry-Lacantinerie—Droit Civil.
Beavan and Walford Railway cases.
Bell and Dunn's Practice Forms.
Beullac—Code de Procédure Civile.
Bigg's General Railway Acts.
Biggar's Municipal Manual.
Bird's Digest, B.C. Case Law, 1 vol.
Blakemore—The Abolition of Grade Crossings in Massachusetts.
Bligh's Ontario Law Index to 1900.

Bligh and Todd—Dominion Law Index, 2nd Ed., 1898.
Booth—Street Railways.
Boulton—The law and Practice of a Case Stated.
Bouvier's Law Dictionary, 2 vols.
Boyle & Waghorn—The Law and Practice of Compensation.
Boyle & Waghorne—The Law Relating to Railway and Canal Traffic, 3 vols.
Brassey, Lord—Fifty years of Progress and the new Fiscal Policy.
Brice—Tramways and Light Railways, 2nd Ed., 1902.
Brice—Ultra Vires, 3rd Ed., 1893.
British Columbia Reports, 16 vols.
British Columbia Laws, Consolidated, 1877.
British Columbia Statutes, 1872-1912.
British Columbia Statutes, Revised, 1897, (2 vols); 1911, (3 vols.).
British Columbia Ruling Cases, vols. 1-2.
Broom's Legal Maxims, 7th Ed., 1900.
Browne's Law of Carriers.
Browne—The Law of Compensation, 2nd Ed., 1902.
Browne's Practice before the Railway Commissioners.
Browne & Theobald—Law of Railways, 3rd Ed., 1899
Bullinger—Postal and Shipper's Guide for the United States, 1912
Butterworth—Practice of the Railway and Canal Commission.
Butterworth—Railways and Canals, 2nd Ed., 1899.
Byer—Economics of Railway Operation.
California Railroad Commission, Annual Report, 1910.
Calvert's Regulation of Commerce.
Campbell—Forest Fires and Railways.
Canada Law Journal, vols. 47.
Canada and Newfoundland Gazetteer, 1909.
Canada Year Book, 1908-10.
Canadian Annual Digest, 1896-1911.
Canadian Annual Review, 1906-10.
Canadian Annual Review, vols. 3-6.
Canadian Law Times, vol. 31.
Canadian Railway Cases, 8 vols.. MacMurphy and Denison.
Canadian Railway Act, Annotated, MacMurphy and Denison.
Canadian Reports—Appeal Cases, 1826-1910.
Canadian Ten Year Digest, 1901-1911.
Car Builder's Dictionary, 1906. ,
Carmichael's Law of the Telegraph, Telephone and Submarine Cable.
Cartwright's British North America Cases, 5 vols.
Cartwright's Canadian Law List, 1906-12.
Century Dictionary and Cyclopedia, 10 vols.
Chambers' Parliamentary Guide, 1909.
Chitty's Archibald's Q.B. Practice, 14 Ed., 1885.
Chitty's K.B. Forms, 13th Ed., 1902.
Clarke and Others—The American Railway.
Clarke—State Raildoad Commissions.
Clarke—Studies in History and Economics and Public Law, Standards of Reasonableness in Local Freight Discriminations.
Clarke—Street Railway Accident Law, 2nd Ed., 1904.
Clements—Canadian Constitution, 2nd Ed., 1904.
Clements—Federal Supervision of Railroads
Clifton, E. E., and A. Grimaux—A new Dictionary of the French and English Languages.

Clifton, E. C., and A. Grimaux—Technological Dictionary, English, German, French.
Clode—Rating of Railways.
Colson—Abrégé de la Législation des Chemins de Fer et Tramways.
Congdon's Digest, Nova Scotia Reports, 1 vol.
Connecticut—Reports of Railroads, 1910.
Connors—Reports of the Working of American Railways.
Constantineau on the De Facto Doctrine.
Cooley—The American Railway, its Construction, Development, Management and Appliances.
Cooley—Taxation, 3rd Ed., 1903, 2 vols.
Copnall—A Practical Guide to the Administration of Highway Law.
Correspondence between Board of Agriculture and Fisheries and Railway Companies of Great Britain.
Coutlee's Supreme Court Reports.
Cowles—A General Freight and Passenger Post, 4th Ed., 1905.
Criminal Code—1892 and 1900.
Croswell—The Law Relating to Electricity.
Currier—Railway Legislation of the Dominion of Canada, 1867-1905.
Cyclopedia of Law and Procedure, 39 vols., Annotations, 1907-11.
Daggett—Railroad Re-organization
Dale & Lehmann's English Overruled Cases, 2 vols.
Daniell—Chancery Forms, 5th Ed., 1901.
Darlington—Railway and Canal Traffic Acts
Darlington—Railway Rates.
Daviel—Des Cours d'Eau, 3 vols.
Denton—Municipal Negligence (Highways).
Dewsnup—Railway Organization and Working.
Dictionary of Altitudes in Canada, 1903.
Dictionnaire de la Langue Française, avec un Supplément d'Histoire et de Géographie—Littré et Beaujeu.
Digest of American Decisions and Reports—Rapalje, 3 vols.
Digest American Reports, 2 vols.
Digest Canadian Case Law, 1901-05, 1 vol.; 1910, 1 vol.; 1911, 1 vol.
Digest of Cases, Ontario Law Reports, 1882-84; 1884-87, 2 vols.
Digest of English Law Reports, 1901-10.
Digest United States Supreme Court Reports, vols. 1-186, 4 vols.
Disney—Carriage of Railway.
Dodd—Law of Light Railways.
Doherty—Liability of Railroads to State Employees.
Dominion Statutes, 1876-1911. Revised Statutes of Canada, 1886, 2 vols.; 1906, 4 vols. Acts of the Provinces and of Canada Not Repealed by the Revised Statutes, 1887.
Dorsey—English and American Railroads Compared.
Douglas—The Influence of the Railroads of the United States and Canada on the Mineral Industry, 1906-10.
Drinker—Interstate Commerce Act, 2 vols.; Supplement, 1 vol.
Duff on Merchants Bank and Railroad Book-keeping, 20th Ed., 1888.
Eaton—Railroad Operations—How to Know Them.
Edwards—Railway Nationalization.
Eddy on Combinations, 2 vols.
Elliott—The A. B. C. of Railroad Signalling.
Elliott—The Individual, The Corporation, and The Government.

Elliott—Minnesota. The Railways and Advertising.
Elliott on Railroads, 4 vols.
Elliott on Roads and Streets, 2nd Ed., 1900.
Encyclopedia Britannica, 35 vols.
Encyclopedia of the Laws of England, 15 vols. Annual Supplement, 1910-11.
Endlich on Statutes.
English Law Reports (complete set to 1911.)
English Railway and Canal Cases—Nichol—6 vols.
English Railway and Canal Traffic Cases—Brown, Macnamara and Neville, 14 vols.
English Reports (reprints), 125 vols.
English Ruling Cases, 26 vols.; Supplement, vol. 27.
Exchequer Court Reports, 11 vols.
Ewart's Digest Manitoba Law Reports.
Express Companies—Judgment of the Board relating to Express Companies in Canada.
Farnham's Waters and Water Rights, 3 vols.
Fetter—Carriers of Passengers, 2 vols.
Finch—Federal Anti-Trust Divisions, 2 vols.
Florida—Railroad Commission, Annual Report, 1910-11.
Forney—Catechism of the Locomotive.
Fry—Specific Performance.
Fry—Code Civil, 4 vols.; Supplément, 2 vols.
Georgia Railroad Commission Annual Reports, 1905-10.
Gephart—Transportation and Industrial Development in the Middle West.
Gillette—Hand Book of Cost Data.
Glen on Highways.
Goodeve—Railway Passengers.
Gould on Waters.
Gray—Communication by Telegraph.
Greene—Highways.
Grierson—Railway Rates, English and Foreign.
Hadley—Railway Transportation.
Hadley—Railway Working and Appliances.
Haines—American Railway Management.
Haines—Railway Corporations as Public Servants.
Haines—Restrictive Railway Legislation.
Hamilton—Railway and Other Accidents.
Hamilton—Railroad Laws of New York, 1906-7.
Hamlin's Interstate Commerce Acts Indexed and Digested.
Hammond—Railway Rate Theories of the I.C.C.
Hardcastle's Statute Law.
Hatfield—Lectures on Commerce.
Hay, Jr.—The Law of Railway Accidents in Masachusetts.
Henderson—Ditches and Water Courses.
Henderson—Locomotive Operation.
Henrick—Railway Control by Commissions.
High on Injunctions, 2 vols.
Hodges on Railways, by J. M. Lely.
Hodgins—Dominion and Provincial Legislation, 1887-1895.
Holmstead and Langton—Ontario Judicature Act.
Holmstead and Langton—Forms and Precedents.
Holt—Canadian Railway Law.

Hopkins—The Law of Personal Injuries.
Hudson—Compensation, 2 vols.
Hutchison's Carriers, 3 vols., 3rd Ed., 1906.
Hutchinson on Carriers, 2nd Ed., Mechem, 1891.
Illinois Railroad and Warehouse Commission, Annual Report, 1905, 1906, 1908, 1909.
Illinois Railroad and Warehouse Commission, Special Report, 1902, 1906, 1 vol.
Imperial Statutes, 1876.
Index to Cases Reported in Ontario Law Reports, 1905, 1911.
Index to Dominion and Provincial Statutes (to 1902)—Stewart.
Index to Dominion and Provincial Statutes (to 1909).
Index to Law Times Reports, vols. 91 to 100.
Index to Quebec Official Reports.
Index to the Railway Acts of Canada, 1898—Vaughan.
Indiana—Annual Report Railroad Commission, 1910.
Interstate Commerce Commission Reports, 5 vols.
Interstate Commerce Reports, 21 vols.
Jevons—The State in Relation to Labour.
Johnson—American Railway Transportation.
Johnson and Huebner—Railroad Traffic and Rates, 2 vols.
Johnson—Ocean and Inland Water Transportation.
Jones—Telegraph and Telephone Companies (1906).
Joyce—Electric Law.
Judson—Interstate Commerce.
Kant's Index to Cases Judiciously Noticed in the Law Reports.
Keasbey—Electric Ways, 2nd Ed., 1900.
Kerr—Injunctions, 4th Ed., 1903.
Kirkman—The Science of Railways, 12 vols.
Lafleur—Conflict of Laws.
Langelier—Cours de Droit Civil, 6 vols.
Langelier—De la Preuve.
Langstroth and Stiltz—Railway Co-operation.
Larombière 5 vols.
Latimer—Railway Signalling in Theory and Practice.
Laurent—Droit Civil, 33 vols.; Supplément, 8 vols.
Law Times Reports, 104 vols.
Legal news, 20 vols.
Lefroys' Legislative Power in Canada.
Leggett—Bills of Lading.
Lewis—Eminent Domain, 2 vols.
Lewis' Sutherland—Statutory Construction, 2 vols.
Louisiana Railroad Commission Annual Report, 1905, 1911.
Lovell's Compendium, 1907-8.
Lovell's Gozetteer of the Dominion of Canada.
Lower Canada Jurists, vols. 1-34.
Lower Canada Reports, 17 vols.
MacMillan, H. R. and G. A. Gutches—Forest Products of Canada.
MacMurchy and Denison—Railway Law of Canada.
MacNamara—Law of Carriers.
Maine—Commissioner of Highways Annual Report, 1909.
Manitoba Law Reports, 21 vols.
Manitoba Reports, Temp, Wood, 2 vols.
Manitoba Statutes, 1871 to 1911.

Manitoba Statutes, Revised, 1891, 2 vols.; 1902, 1 vol.
Mann—Massachusetts Railroad and Railway Laws, 1908.
Marriott—Fixing of Rates and Fares.
Maryland—Annual Report Bureau Statistics and Information, 1910.
Massachusetts Board of Railroad Commissioners' Report, 1871-1875.
Massachusetts Railroad Commissioners' Annual Report, 1905, 1911.
Masters—Supreme Court Practice.
Mathieu, M.—Code Civil de la Province de Québec.
Maxwell on Statutes.
Mayne on Damages.
McDermot—Railways.
McLean, S. J.—Georgian Bay Canal.
McPherson and Clarke—Law on Mines.
McPherson—Railroad Freight Rates in Relation to the Industry and Commerce of the United States.
McPherson—The Working of Railroads.
Merritt—Federal Regulation of Railway Rates.
Mews' Digest English Case Law, 16 vols.; Annual Supplements, 1898-1911.
Meyer—British State Telegraphs.
Meyer—Government Regulation of Railway Rates.
Meyer—Municipal Ownership in Great Britain.
Meyer—Public Ownership and the Telephone in Great Britain.
Meyer—Railway Legislation in the United States.
Michigan—Annual Report of the Commisiosner of Railroads, 1904-9.
Michigan—Railroad Laws, 1905-7.
Mills—Our Island Seas, their Shipping and Commerce for Three Centuries.
Migneault—8 vols.
Minnesota—Annual Report of the Railroad and Warehouse Commission, 1891-97; 1899-1910.
Mississippi—Report of the Railroad Commissioners, 1903-9.
Missouri—Report of the Railroad and Warehouse Commissioners, 1904-5, 1910.
Montreal Directory, 1909-1912.
Montreal Law Reports, S. C., 7 vols.; Q. B., 7 vols., Digest by Saint-Cyr.
Montreal Street Railway Company Annual Report, 1909.
Moore on Carriers.
Morris—Railroad Administration.
Murray's English Dictionary, 7 vols.
Nebraska Annual Report Railway Commission, 1910.
Nebraska—State Railway Commission—Laws Relating to Railroads and other Common Carriers.
Nellis—Street Railroad Accident Law.
Nellis—Street Service Railroads.
Nelson—The Anatomy of Railroad Reports.
Nelson—Interstate Commerce Commission.
New Brunswick Equity Reports, 3 vols.
New Brunswick Reports, 39 vols.
New Brunswick Statutes, 1867-1911; Consolidated Statutes, 1877, 1 vol.; 1903, 2 vols.
Newcombe—Railway Economics.
Newcombe—Work of the Interstate Commerce Commission.
New Jersey—Report of the Board of Railroad Commissioners, 1907, 1909.
New Jersey—Report of the Board of Public Utility Commissioners, 1910-11.
New York—Report of the Railroad Commissioners, 1902 and 1903, 1905-6.
New York—Report of the Public Service Commission, First District, 1910-12.

New York—Report of the Public Service Commission, Second District, 1908-11.
Northwest Territories Ordinances, 178 to 1905. Consolidated Ordinances, 1908. General Ordinances, 1905.
Nouveau Dictionnaire Anglais-Français—Français-Anglais.
Nova Scotia Judicature Act, 1900.
Nova Scotia Reports, 44 vols.
Nova Scotia Reports, Young's Admiralty, 1 vol.
Nova Scotia Statutes, 1865-1911. Revised Statutes, 4th Series, 1871. 5th Series, 1884, 1900, 2 vols.
Noyes—American Railroad Rates.
Nutt, D.—Technological Dictionary, French, German, English.
O'Brien's Conveyancer.
Official Postal Guide of Canada, 1904-1906.
Oklahama—Report of the Corporation Commission, 1908.
Ontario Case Law Digest, 5 vols.; Supplement, 1 vol.
Ontario Gazetteer and Business Directory, 1910-11.
Ontario Railway Digest.
Ontario Report Railway and Municipal Board, 1908-9.
Ontario and Upper Canada Reports, Complete Set up to Ontario Law Reports, 1911, 24 vols.
Ontario Statutes, 1867 to 1911. Revised Statutes, 1877, 2 vols.; 1887, 2 vols; 1897, 3 vols. Statutes of the Province of Canada and Dominion of Canada affecting Ontario, 1877.
Oregon—Report of Railroad Commission, 1909-10.
Ottawa Directory, 1908-1911.
Oxley's Light Railways, 2 vols.
Paine—The Law of Bailments.
Paish—The British Railway Position.
Parsons—The Heart of the Railroad Problem.
Parsons—Railway Companies and Passengers.
Patterson—Railway Accident Law.
Pease—The Freight Transportation of Trolley Lines.
Pennsylvania—Report, State Railroad Commission, 1909-1910.
Pierce—Digest of Decisions under Act to Regulate Commerce, 1887-1908.
Piggott's Imperial Statutes, 2 vols., to 1903.
Pollock—Bill of Lading Exceptions.
Poor's Manual of Railroads, 1905-1911.
Postal Guide of Canada (Official), 1904-1906.
Pratt—American Railways.
Pratt—Canals and Traders.
Pratt—German versus English Railways.
Pratt and MacKenzie—Highways.
Pratt—Railways and their Rates.
Prentice—Federal Powers over Carriers and Corporations.
Prince Edward Island Reports, 2 vols.
Prince Edward Lsland Statutes, 1867 to 1911.
Quebec Statutes, 1868 to 1911. Revised Statutes, 1888, 2 vols.; Supplement, 1889; Statuts de Québec, 1866-1911; Statuts Refondus de la Province de Québec, 1888, 2 vols.; Complément des Statuts de Québec, 1888.
Railway Digest Ontario Case Law.
Railway Statistics of Canada, 1905-1910.
Railway Statistics of the United States, 1888-1909.
Railways and Canals Report, 1902-1905.
Railways in the United States, 2 vols., 1902.

Ramsay and Morin Reports.
Rapalje and Mack's Digest of Railway Law, 8 vols.
Rapports Judiciaires Officiels de Québec, C.B.R., 19 vols.; C.S., 40 vols.
Ray—Negligence of Imposed Duties—Passengers Carriers.
Ray—Negligence of Imposed Duties—Freight Carriers.
Redfield—The Law of Railways.
Redmon—Arbitration and Awards.
Redman—Law of Railway Carriers.
Reese on Ultra Vires.
Revue de Jurisprudence, 17 vols.
Revue Légale, Old Series, 22 vols. New Series, 17 vols.
Richards—Conservation of Men.
Richardson and Hook—American Street Railway Decisions.
Richards and Soper—Compensation.
Ripley—The Railroads and the People.
Ripley—Railway Problems.
Robertson—Tramways.
Robinson and Joseph's Law and Equity Digest.
Roscoe's Nisi Prius.
Ross—British Railways.
Rover—Railroads.
Russell—Arbitration.
Russell and Bayley—Indian Railways Act, 1890.
Russell's Equity Decisions of Nova Scotia.
Saskatchewan Reports.
Saskatchewan Statutes, 1906-1911. Revised Statutes, 1909.
Scott—Automatic Block Signals.
Scott—Law of Telegraphs.
Schouler—Bailments and Carriers.
Scrutton—Charter parties and Bills of Lading.
Seton on Decrees, 3 vols.
Shaughnessy—Before the Interstate Commerce Commission—Long and Short Haul Provisions.
Sirey—Code Civil, 3 vols.
Smith—Organization of Ocean Commerce.
Snyder—American Railways as Investments.
Snyder—Annotated Interstate Commerce Act and Federal Anti-Trust Laws.
Sourdat—2 vols.
South Carolina—Annual Report of the Railroad Commission, 1908, 1910.
Stephen—Digest of Highway Cases.
Stevens' Digest New Brunswick Reports.
Stevens' Quebec Digest.
Stickney—The Railway Problem.
Streets' Foundation of Legal Liability.
Street Railway Reports, 2 vols.
Stroud's Judicial Dictionary, 3 vols.
Suffern & Son—Railroad Operating Costs.
Supreme Court of Canada Reports, 45 vols.
Sutherland on Damages, 4 vols.
Talbot and Fort's English Citations, 1865-1890.
Taschereau—The Criminal Code, 1893.
Taschereau's Thèse du Cas Fortuit.
Taylor on Evidence, 2 vols.

Territories Law Reports, 5 vols.
Texas—Report of the Railroad Commission, 1905-1910.
Le Thémis, 5 vols.
Théoret—Code de Procédure Civile, Montréal.
Théoret—Catalogue of Law Books published in Canada, Great Britain, France, and United States.
Thompson—Law of Electricity.
Thornton—Railroad Fences and Private Crossings.
Tiedeman—Municipal Corporations in the United States.
Toronto Directory, 1906-1912.
United States Supreme Court Reports, Law Ed., 55 books, including vols. 1 to 221.
Van Zile—Bailments and Carriers.
Vermont—Report Public Service Commission, 1910.
Vermont—Public Service Laws, 1908-1910.
Virginia—Report of the State Corporation Commission, 1905-1911.
Waghorn—Traders and Railways.
Webb's Economics of Railroad Construction.
Webster's Collegiate Dictionary.
Weir's Assessment Law, Canada.
Weld—Private Freight Cars and American Railways.
Wellington—The Economic Theory of Railways.
Wellington—Economical Theory of Railway Location.
Weyl—Passenger Traffic of Railways.
Whitaker's Alamanac, 1904.
Wigmore on Evidence, 5 vols.
Wilson—Mechanical Railway Signalling.
Wilson—Power Railway Signalling.
Wilson—Safety of British Railways.
Wisconsin—Report of the Railroad Commission, 1906-1909.
Wood—Railway Law, 3 vols.
Woodfall—Railway and Canal Traffic.
Words and Phrases Judicially Defined, 8 vols.
Yorke—Report on a visit to America.
Yukon Territory Ordinances, 1903-1911. Consolidated Ordinances, 1902.

ANNEXE J.

RELEVÉ des demandes faites à la Commission en vertu des différents articles de la loi des chemins de fer pendant l'exercice clos le 31 mars 1912.

Révocation des ordonnances	Article 29	20
Statuts, règles et règlements	Articles 30-307-313-269	2
Prolongement des délais	Article 50	7
Tracé de la voie	Articles 157-168	151
Carte du tracé de la ligne	Article 157	62
Correction des plans	Article 162	13
Plan et profil de la ligne parachevée	Article 164	31
Déviation dans la ligne	Article 167	132
Prise de possession et occupation des terrains	Articles 172-191	40
Appel à la cour suprême		6
Embranchements de chemins de fer	Articles 221-226	376
Croisements et raccordements	Articles 227-229	325
Appareils d'enclenchement et de déraillement	Article 227	22
Croisement de voies publiques	Articles 235-243	1,638
Détournements de voies publiques	Article 237	71
Protection aux traversées à niveau	Article 243	146
Lignes télégraphiques et téléphoniques	Article 244	2
Raccordements télégraphiques et téléphoniques	Article 245	3
Fils de télégraphe qui traversent le chemin de fer	Article 246	2
Fils de téléphones qui traversent le chemin de fer	Article 246	36
Fils métalliques de force motrice, etc., qui traversent le chemin de fer	Article 246	136
Conventions, téléphone	Article 248	10
Conduites d'eau	Article 250	54
Tuyaux à gaz	Article 250	15
Drains	Article 250	51
Ponceaux	Article 250	11
Passages de fermes	Articles 252-253	24
Protections aux passages de fermes	Articles 252-253	3
Garde-bestiaux	Articles 254-255	3
Clôtures des deux côtés de la voie	Article 254	46
Construction, eaux navigables	Articles 230-234	7
Enclenchements aux ponts	Article 273	2
Ponts	Articles 256-257	515
Tunnels	Articles 256-257	7
Gares et stations	Article 258	348
Conditions des gares	Article 258	2
Commodités et facilités aux gares, agents des chefs de gares		44
Etat des remises à locomotives		6
Chemin de fer livré à la circulation	Article 261	88
Etat du chemin de fer	Article 262	41
Matériel roulant	Articles 264-268	11
Service des trains		23
Obstruction du trafic	Article 279	4
Aménagement pour transports	Article 284	12
Avis des accidents	Articles 292-293	33
Règlement, taux des transports	Article 314	35
Changement de voies	Articles 317 et 334	13
Classification des marchandises	Article 321	9
Formules des tarifs	Articles 332-339	26
Tarif fondamental régulateur pour les marchandises	Article 327	7
Tarif régulateur pour les voyageurs	Article 331	2
Tarif local pour le fret		2
Tarifs internationaux		1
Fixation des taux		15
Tarifs spéciaux	Articles 328-332	7
Dispositions concernant les transports	Articles 340-342	8

ANNEXE J—*Suite*

RELEVÉ des demandes faites à la Commission en vertu des différents articles de la loi des chemins de fer pendant l'exercice clos le 31 mars 1912—*Suite.*

Passe-droits sur tarifs de messageries	Article 348	3
Taux des messageries	Articles 348-354	4
Transport d'effets en messagerie	Article 352	79
Taxes de téléphone	Articles 355-360	5
Traités de fusion	Articles 361-363	3
Contrat relatif aux transports	Article 364	1
Demandes de renseignements		420
Requêtes		115
Plaintes		787
Divers		217
Ordonnances générales de la Commission		18
Total		6,358

ANNEXE K.

Liste des causes en appel à la cour suprême depuis le 1er février 1904 jusqu'au 31 mars 1911.

1. Dossier 1114. *Montreal Terminal Railway vs* la Compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Appel d'un ordre du sous-commissaire en chef et du commissaire Mills sur une question de juridiction. Appel maintenu.

2. Dossier 1942. La Compagnie du chemin de fer de la Baie-James *vs* la Compagnie du Grand-Tronc, traversant le tronçon de la ligne de ceinture. Appel à la cour suprême sur une question de droit. Appel renvoyé.

3. Dossier 383. Le *Canada Atlantic Railway,* l'*Ottawa Electric Railway* et la cité d'Ottawa *re* passage souterrain de la rue Bank. Appel de la Compagnie du chemin de fer Electrique d'Ottawa sur une question de droit. Appel renvoyé.

4. Dossier 588. *Re* Expropriation A. R. Williams de la gare Union de Toronto. Appel à la cour suprême, puis au conseil privé, en Angleterre sur une question de juridiction Appel renvoyé.

5. Dossier 1604. Cause 1309, Robinson *vs* la Compagnie du Grand-Tronc, taux de deux cents. Appel à la cour suprême, puis au Conseil Privé, sur une question de droit. Appel renvoyé.

6. Dossier 689. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien *vs* la Compagnie du Grand-Tronc *re* ligne d'embranchement, London, Ont. La Compagnie du Grand-Tronc en appel à la cour suprême sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

7. Dossier 1680. *Essex Terminal and W. E. & L. S. R. R. Co., passage.* Township de Sandwich. Appel par la *Essex Terminal Railway Company* à la cour suprême sur une question de droit. Appel renvoyé.

8. Dossier 1497. T. D. Robinson et l'embranchement du chemin de fer Canadian-Northern à Winnipeg. Appel de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à la cour suprême sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

9. Dossier 9527. Tramways de Montréal *re* taux dans le quartier Mont-Royal. Appel de la Compagnie des Tramways de Montréal à la cour suprême du Canada sur une question de juridiction. Appel maintenu.

10. Dossier 8644. Cause 4719 *re* département de l'Agriculture, province de l'Ontario, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, gare de Vineland. Appel à la cour suprême par la Compagnie du Grand-Tronc, sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

11. Cause 3322. *Re* Viaduc de Toronto. Appel de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la cour suprême du Canada, sur une question de droit. Appel renvoyé.

12. Cause 4813. *Re* Clôtures et fosses-bestiaux. Ordre n° 7473. Appel de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à la cour suprême, sur une question de juridiction. Appel maintenu en partie.

13. Dossier 9351. Cause 4492. La cité de Toronto et les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien *re* billets d'abonnements. Cause exposée par mémoire à la cour suprême par la cité de Toronto sur une question de droit.

14. Dossier 5999. Cause 2545 *re* cité d'Ottawa et le comté de Carleton, viaduc sur le chemin de Richmond. Appel par le comté de Carleton sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

15. Dossier 13079. La Compagnie du Grand-Tronc et l'embranchement de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, township de Scarboro. Appel à la cour suprême par la Compagnie du Grand-Tronc, sur une question de juridiction. Appel renvoyé.

16. Dossier 7529. Cause 3269. La Compagnie du Grand-Tronc et la *British American Oil Company.* Tarif pour l'huile. Appel à la cour suprême par la Compagnie du Grand-Tronc sur une question de droit. Jugement réservé.

17. Dossier 1519. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William *re* emplacement. Appel à la cour suprême du Canada par la Compagnie du Grand-Tronc sur une question de juridiction. Jugement réservé.

18. Dossier 11965. La Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto et Davy. Appel à la cour suprême par la Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, sur une question de juridiction. Appel confirmé.

19. Dossier 9527. Tramway de Montréal *re* tarif quartier Mont-Royal. Appel par la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal à la cour suprême du Canada sur une question de juridiction. Appel maintenu.

20. Dossier 10912. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour traverser certaines rues de la cité de Prince-Albert, Sask., et Charles Macdonald. Pas entendue.

21. Dossier 16580. *Clover Bar Coal Co., Limited,* et Wm. Humberstone, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Pas entendue.

22. Dossier 12682. Cause de tarif à Régina. Pas entendue.

23. Dossier 1487. Demande de E. B. Chambers et W. R. G. McPhair relative à l'ordonnance de la Commission n° 544, en date du 13 juillet 1905 *re* C.P.C. location Molson, embranchement de Saint-Boniface. Permission d'appeler accordée.

24. Dossier 17963. Demande du Grand-Tronc-Pacifique pour permission d'en appeler d'un jugement de la Commission au sujet de la plainte de E. A. Purcell, de Saskatoon, Sask. Appel renvoyé avec dépens, le jugement étant confiné aux circonstances particulières de Saskatoon.

25. Dossier 7529. Cause 3269. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien d'en appeler d'un jugement de la Commission sur une question de droit *re* la cause de la *British American Oil.* Appel renvoyé avec dépens.

26. Dossier 7529. Cause 3269. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien pour permission d'en appeler d'un jugement de la Commission sur une question de la juridiction de la Commission au sujet de la cause de la *British American Oil.* Appel renvoyé avec dépens.

27. Dossiers 15330 et 15330-1. Demande des Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien pour permission d'en appeler sur la question de la juridiction de la Commission *re* l'ordonnance du 16 mai 1911 *re Canadian Oil Company.* Appel renvoyé avec dépens.

Liste des causes soumises en appel au Gouverneur en conseil depuis le 1er février 1904 jusqu'au 31 mars 1911.

1. Dossier 399. Chemin de fer de la Baie-de-Quinté traversant le Pacifique-Canadien à Tweed. Appel au Gouverneur en conseil par la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté. Ordre de la Commission renvoyé et le premier ordre du comité des chemins de fer maintenu.

2. Dossier 1455. La Compagnie du chemin de fer de la Baie-James *vs* la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; croisement près de Beaverton. Appel de la Compagnie du chemin de la Baie-James au Gouverneur en conseil. Appel renvoyé.

3. Dossier 1780. *Re* passages de rues à Chatham. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Appel de la compagnie au Gouverneur en conseil. Appel renvoyé.

4. Dossier 12992. *Re* mouvement des trains du Pacifique-Canadien, en partant d'Ottawa, sur l'embranchement de Maniwaki.

ORDONNANCE GENERALE N° 1.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

Réunie à Ottawa.

JEUDI, le 25ème jour de janvier A.D. 1906.

PRÉSENTS:

A. C. KILLAM, commissaire en chef.
L'hon. M. E. BERNIER, LL D., com. en chef adjoint.
JAMES MILLS, M.A., LL.D., commissaire.

Attendu que de nombreuses plaintes ont été portées devant les commissaires des chemins de fer pour le Canada au sujet des taux exigés par les compagnies de chemins de fer *re* le chargement et le déchargement des wagons et les règlements régissant cette manutention;

Et attendu que la Commission est d'opinion que ces règlements devraient être désavoués, et que, dans le cas où les wagons doivent être chargés ou déchargés par les expéditeurs ou les consignataires, les compagnies devraient être autorisées, subordonnément aux règlements ci-dessous et par le moyen de compensation pour retard injustement prolongé et l'usage des wagons et de la ligne, d'augmenter tel que ci-dessous spécifié leurs taux sur le trafic transporté ou à être transporté par chargement de wagon ou au taux de chargement de wagon;

Et attendu qu'il paraît important à la Commission, dans l'intérêt public, de s'assurer le plus complet usage possible des wagons, voies et matériel, et d'empêcher le délai susdit;

En conséquence, en vertu des articles 23, 25, 257 et 275 de la loi des chemins de fer de 1903 et de tous les pouvoirs que cette loi confère à la Commission—

IL EST ORDONNE QUE:—

1. Excepté ce qui est mentionné dans la réserve à l'alinéa 4 de cette ordonnance, toute partie d'un tarif quelconque de fret ou de connaissement de toute compagnie de chemin de fer fixant une rétribution pour tout délai dans le chargement ou le déchargement de wagons, ou pour surestarie, loyer de wagon ou service de wagon, soit et est par le présent désavouée, et les taux et règlements suivants soient et sont substitués à ces taux et aux règlements qui les gouvernent.

3. Les compagnies de chemin de fer soient et elles sont par le présent autorisées à annuler les parties susdites de leurs taux de fret existant et à leur substituer les taux et règlements ci-après spécifiés par la pubilcation et la production d'avis généraux au lieu de suppléments spéciaux aux divers tarifs.

4. Cette ordonnance et les règlements ci-après seront en vigueur et prendront effet le et à partir du 1er jour de mars A.D. 1906, pourvu que rien dans cette ordonance ou dans les règlements ci-après, ne soit censé s'appliquer à ou affecter le chargement des wagons libérés ou mis en chargement avant la mise en vigueur de cette ordonnance, ou au fret livré à une compagnie de chemin de fer avant la mise en vigueur de cette ordonnance.

5. Tout fret ordinaire, au wagon ou à charge moindre, qui est ou doit être chargé ou déchargé par les expéditeurs ou les consignataires, sera sujet aux règlements sui-

vants, qui seront connus sous la rubrique de " Règlements du transport par voie ferrée au Canada ".

Règlement 1.—Quand les wagons sont retenus, chargés ou en attendant qu'ils le soient, au delà du temps permis par le règlement 2, et pour une raison dont l'expéditeur ou le consignataire est responsable, un taux de surestarie de un dollar par wagon, par jour ou partie de jour de vingt-quatre heures, sera exigé en plus de toute autre taxe sur les marchandises transportées ou à transporter dans ou sur ces wagons.

Règlement 2.—Il sera accordé vingt-quatre heures au consignataire, après avis de l'arrivée, pour payer le prix de transport (s'il y en a) et donner les instructions nécessaires pour le placement spécial ou la livraison (subordonnément aux règlements 11 et 15).

Quarante-huit heures sans frais seront accordées pour le chargement ou le déchargement (sauf ce qui est pourvu ci-après). Sur les wagons mis en chargement ou déchargement avant ou à 11 heures du matin, le temps sans frais commencera à 1 heure p. m.; s'ils sont mis en chargement ou déchargement après 11 heures, le temps libre commencera le lendemain matin à 7 heures.

Exceptions.—(*a*) Il est accordé en plus vingt-quatre heures sans frais pour décharger la houille, le coke et la chaux, en vrac, et pour le chargement et le déchargement du bois de service appartenant aux catégories suivantes, savoir: la planche, les madriers et les voliges.

(*b*) Cinq jours supplémentaires sans frais seront accordés à Montréal et aux ports de mer pour le déchargement du bois et du foin destiné à l'exportation.

(*c*) Dans la partie du Canada où s'appliquent la loi concernant le grain du Manitoba et ses amendements, il ne sera accordé que vingt-quatre heures de temps sans frais pour charger le grain.

(*d*) Il sera accordé vingt-quatre heures supplémentaires sans frais pour le dégagement en douane quand le lieu de destination est un port d'entrée, donnant ainsi pour le dégagement en douane, et pour donner, placer et livrer les commandes, quarante-huit heures en tout.

Où la destination n'est pas un port d'entrée, il sera accordé quarante-huit heures pour le dégagement en douane au port extérieur d'entrée.

Règlement 3.—Il ne sera exigé aucune taxe pour le service des wagons le dimanche ou les jours de fête légale.

Règlement 4.—La taxe pour le service des wagons ne sera pas perçue du consignataire pour aucun délai pour lequel les employés des douanes pourraient être responsables.

Règlement 5.—Les wagons seront placés de façon à être facilement accessibles pendant toute la période de chargement ou de déchargement. Aux gares où cette installation des wagons est alors raisonnablement praticable, les wagons seront placés de façon à être facilement accessibles des deux côtés. Le temps perdu par l'expéditeur ou le consignataire par suite d'interruption, soit à cause du mouvement des trains ou le triage des voitures, ou pour toute autre raison dont la compagnie est ou pourrait être responsable, sera ajouté au temps sans frais accordé.

Règlement 6.—Si une température mauvaise ou pluvieuse, suivant les conditions locales, rend impraticable l'opération du chargement ou du déchargement pendant les heures des affaires, ou expose les marchandises à être endommagées, le temps accordé sera prolongé de façon à donner comme temps sans frais tout le temps de température convenable. Mais si les parties négligent de se prévaloir des premières quarante-huit heures ou soixante-douze heures, suivant le cas, de beau temps, il ne leur sera pas accordé de temps sans frais supplémentaire à cause de cette négligence.

Règlement 7.—Lorsque par suite de circonstances pour lesquelles la compagnie du chemin de fer ou les compagnies qui font raccordement est ou sont responsables, ou d'une négligence ou défaut de ses ou de leurs employés, ou de tempêtes ou inonda-

tions, ou d'accident sur un chemin de fer, ou accident dans l'équipement de la ou des compagnies de chemin de fer, il est mis à la disposition du consignataire des wagons en nombre trop considérable pour la capacité reconnue raisonnable où il est de les déchargé dans l'espace de temps sans frais autorisé, il lui sera accordé le supplément de temps nécessaire sans frais, pourvu qu'il y ait diligence raisonnable voulue de la part du consignataire pour charger et décharger ce surplus de wagons.

Règlement 8.—Le consignataire sera promptement prévenu de l'arrivée de ses marchandises et sera censé avoir été prévenu quand l'avis de l'arrivée a été délivré à son adresse ou place d'affaires; si cet avis a été donné après six heures du soir, il ne sera censé avoir été reçu qu'à sept heures le lendemain matin. Si l'avis est donné par la poste, le consignataire sera censé avoir été averti à 7 heures le matin du jour suivant.

Règlement 9.—Si le consignataire néglige de donner ses commandes de location ou de livraison en dedans des vingt-quatre heures qui lui sont allouées par le règlement 2, on considérera le wagon comme destiné à la livraison publique, et il sera placé sur la voie en conséquence; et, si l'on ne le décharge pas durant le temps fixé pour livraison sans frais, le dit wagon sera assujetti au taux ordinaire.

Règlement 10.—L'agent du chemin de fer devra, sur demande du consignataire ou de son charretier, indiquer à celui-ci où le wagon a été placé pour le déchargement. Tout temps en dedans des limites fixées pour la livraison sans frais qui sera perdu au détriment du consignataire, par suite de tel délai pour lequel la compagnie est responsable, sera ajouté à la limite du temps sans frais.

Si un wagon a été placé avant les 7 heures a.m., et qu'à cette heure l'agent ou son représentant est incapable ou néglige d'informer le consignataire ou son représentant, après requête, quant à la localisation du wagon, le temps sans frais ne devra alors dater que de midi le lendemain, à moins que le consignataire ne commence à décharger avant midi, alors que le temps ainsi perdu pour le consignataire sera ajouté au temps sans frais tel que ci-dessus déclaré.

Règlement 11.—Le transport pour lequel la compagnie de chemin de fer détient des commandes antérieures ou actuelles du consignataire pour le placer sur des voies régulières ou de garage, n'aura aucun droit aux vingt-quatre heures supplémentaires allouées par le règlement 2 pour le paiement du coût de transport ou l'allocation de commandes de location ou de livraison, mais si c'est du fret en transit, le privilège des vingt-quatre heures alloué par le règlement 2 (*d*) pour le dégagement des douanes pourra s'appliquer.

Règlement 12.—Quand la voie et les wagons sont la propriété du même individu, on ne pourra réclamer aucune taxe de service des wagons.

Règlement 13.—Le mouvement des wagons sur des voies privées sera considéré avoir été fait quand les dits wagons auront été dûment mis sur les voies indiquées, ou l'auraient été s'ils n'en avaient pas été empêchés par l'expéditeur ou le consignataire. Si l'on ne peut ainsi placer les wagons, la compagnie de chemin de fer les détenant devra en informer le consignataire, afin que ce dernier puisse avoir l'avantage de spécifier quelque autre voie de garage où il serait prêt à faire le chargement ou déchargement s'il le désire.

Règlement 14.—Si, après localisation, on envoie des wagons sur une autre voie de garage de la même ligne, à la même station, afin de compléter le chargement ou le déchargement par le même expéditeur ou consignataire, on devra calculer la limite de temps sans frais de la location première, en déduisant le temps pris pour replacer le wagon.

Règlement 15.—Si, après arrivée à destination, un wagon est consigné à nouveau d'après les dispositions d'aiguillage, le premier consignataire seul aura le privilège de la limite de vingt-quatre heures pour donner les instructions requises pour localisation ou livraison spéciale, et il devra payer un dollar par jour, ou pour toute partie de jour, pour toute période de temps dépassant la limite de vingt-quatre heures, de telle sorte que la limite définitive du temps sans frais de quarante-huit heures, ou de

soixante-douze heures, selon le cas (autorisé par le règlement 2), restera à l'avantage de la partie acceptant la livraison.

Règlement 16.—Si un employé autorisé de chemin de fer préposé au service de l'aiguillage donne avis que tel chemin de fer ne peut recevoir des wagons pour des voies de garage privées, par suite de conditions dont les expéditeurs ou consignataires sont responsables, alors toute autre compagnie de chemin de fer ayant des wagoss à l'adresse de tels consignataires les aviseront en conséquence, et le tarif du service des wagons sera exigible jusqu'à ce que les wagons sur telles voies de garage privées aient été chargés ou déchargés, selon le cas, ou jusqu'à ce que telles voies de garage aient été débarrassées.

Règlement 17.—Les wagons détenus en transit pour inspection, répartition, nettoyage, mise en sacs, achèvement ou changement de charge ou de destination, d'après un tarif d'entier parcours du point d'expédition original à destination finale, avec ou sans frais d'arrêt, et détenus à telles fins au delà du temps fixé par les tarifs publiés, seront assujettis au tarif de service des wagons. Si tels envois sont transférés à d'autres wagons, le tarif de service des wagons s'appliquera aux wagons sur lesquels le transbordement aura été fait.

Règlement 18—Les manufacturiers, marchands de bois, mineurs, entrepreneurs ou autres qui ont leurs propres voies de force motrice, et qui ont des wagons à leur service ou pour d'autres, devront payer les frais de service pour tous les wagons à eux livrés, à partir du temps où ils seront mis sur les voies de garage jusqu'à leur retour, après déduction du temps nécessaire alloué pour l'aiguillage (limité à vingt-quatre-heures) et du temps sans frais autorisé par le règlement 2.

Règlement 19.—On ne devra pas détenir des wagons dans le but d'éviter ces règlements. Les wagons chargés détenus pour juste cause devront être mentionnés.

Règlement 20.—Quand les consignataires refuseront des wagons et les retarderont à cause de prétendues infractions aux tarif ou poids des wagons, on n'exigera pas de taxe de service si le poids ou taux du chemin de fer sont démontrés incorrects.

Règlement 21.—Si l'on refuse le paiement du tarif pour le service des wagons, on ne refusera pas la livraison de tel wagon ou wagons sur lesquels le tarif est dû, par voie de scellé ou de fermeture, ils seront placés dans un endroit inaccessible aux consignataires.

Si les propriétaires ou locataires de voies de garage privées ou les propriétaires de chemis de fer visés par le règlement 18 refusent de payer tout tarif de service de wagon déjà dû, on suspendra le mouvement des wagons sur telles voies de garage ou chemins de fer, et les livraisons seront faites sur les voies publiques jusqu'à ce que tel service impayé ait été réglé.

Règlement 22.—Dans cette ordonnance et les règlements y contenus:—

(*a*) Le singulier comprend le pluriel, et le pluriel le singulier, et le masculin le féminin, selon le cas;

(*b*) Toute référence à un règlement par son chiffre d'ordre sera considérée comme référence à tel des règlements ci-dessus ainsi numéroté;

(*c*) L'expression " tarif du service de wagon " signifie le droit additionnel ou supplémentaire autorisé par le règlement 1.

A. C. KILLAM,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 2.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Séance tenue à Ottawa.

JEUDI, le 29e jour de novembre 1906.

PRÉSENTS :

A. C. KILLAM, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

Attendu que, d'après les dispositions de l'article 236 de la loi des chemins de fer, 1903, la Commission peut nommer toutes personne ou personnes qu'elle jugera qualifiées pour s'enquérir des affaires et questions qu'elle croira sujettes à causer ou prévenir des accidents, et des causes ou circonstances se rapportant à tout accident ou perte de vie ou de propriété se produisant sur toute voie ferrée, et de tous les détails s'y rapportant, les dites personne ou personnes ainsi nommées devant faire un rapport détaillé par écrit à la Commission, quant à ses ou à leurs actes et opinions concernant les questions dont elles ont eu à s'enquérir;

Et attendu que demande a été faite au nom des compagnies de chemins de fer pour avoir une déclaration par la Commission à l'effet que le ou les rapports de telle ou telles personnes ainsi nommées pour faire enquête et rapport sur tels accidents ou pertes de vie, tel que susdit, soient considérés privilégiés, clos à l'inspection publique et que les copies en soient refusées à qui les demanderont;

Après avoir entendu les allégués et lu les pièces au dossier pour supporter la requête—

LA COMMISSION ORDONNE:

Que le ou les rapports de toutes personne ou personnes nommées par la Commission pour faire enquête et rapport au sujet de tout accident ou perte de vie sur tout chemin de fer, tel que prévu par l'article 236 de la loi des chemins de fer de 1903, sera, et est ou sont par les présentes déclarés privilégiés et ne seront rendus publics que sur demande à cet effet d'après l'ordre de la Commission.

(Signé) A. C. KILLAM,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer pour le Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 3.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

MERCREDI, le 3e jour de juillet A. D. 1907.

PRÉSENTS:

A. C. KILLAM, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CONFORMITE

Des pouvoirs à elle conférés par les articles 30 et 269 de la loi de schemins de fer et de tous les pouvoirs qu'elle possède dans ce but:

La Commission ordonne comme suit:

1. Que les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada exploitant un chemin de fer par la vapeur, équipent dans le temps ci-après mentionné chacun de leur wagons à voyageurs de deux extincteurs chimiques, à être placés un à chaque extrémité du dit wagon avec des avis d'instructions imprimés et encadrés donnant le mode d'emploi de ces extincteurs en cas de feu, comme suit:—

(*a*) Dans les wagons devant être construits à l'avenir pour être employés sur les dits chemins de fer avant d'être employés comme tels.

(*b*) Dans les wagons en construction ou en réparation dans les ateliers; dans les six mois de la date de l'ordre.

(*c*) Dans les wagons actuellement en usage sur leurs chemins de fer respectifs; dans les dix-huit mois de la date de l'ordre.

Les dits extincteurs devant recevoir l'approbation de la Commission, les diagrammes et description à être fournis respectivement par les compagnies de chemins de fer.

2. Que chaque compagnie de chemin de fer fasse inspecter et charger de nouveau tous les trois mois les dits extincteurs; faire tenir compte de ces inspections par le contremaître chagé des wagons à voyageurs aux différents terminus où sont faites ces inspections, et voir à ce que des copies de ces dossiers, certifiées par le contremaître, soient régulièrement adressées à la Commission.

3. Que toute compagnie de chemin de fer soit sujette à une pénalité ne dépassant pas vingt-cinq dollars pour chaque fois qu'elle négligera de se conformer aux règlements dans le temps fixé pour leur mise en vigueur et dans la suite.

(Signé) A. C. KILLAM,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 4.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à OTTAWA, mercredi, le 3e jour de juillet A. D. 1907.

PRÉSENTS :

A. C. KILLAM, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CONFORMITE DES

Pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que possède la Commission à cet effet:

LA COMMISSION ORDONNE CE QUI SUIT:—

1. Que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité l'égislative du Parlement du Canada, qui exploite au moyen de la vapeur un ou des chemins de fer dont une ou certaines parties sont construites sur des tréteaux de bois, est tenue, durant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre de chaque année, aux fins de protéger ces tréteaux contre le feu, de placer et de tenir sur chaque partie de son chemin de fer ou de ses chemins de fer où ces tréteaux existent, un gardien pour faire inspecter chaque tréteau aussitôt que possible après le passage d'un train ou d'une locomotive sur ce tréteau; sauf que cette stipulation n'exige pas que ce gardien détourne un train de continuer à un autre tréteau ou sur un autre tréteau de sa division dans la direction où va ce train.

2. Que quand un bicycle de voie ferrée est fourni pour son usage, un gardien peut être nommé pour surveiller cinq milles de chemin de fer pour les fins susdites; mais s'il n'existe pas de tel bicycle, un gardien ne peut être nommé pour exercer la surveillance non plus qu'avoir la surveillance d'un distance de plus de deux milles et demi du chemin de fer.

3. Que chaque telle compagnie fournira à chacun de ces gardiens deux seaux, qu'elle est tenue de tenir en bon état et propres à tenir de l'eau.

4. Que chaque compagnie placera et entretiendra à chaque extrémité de chacun de ces tréteaux un baril d'une capacité d'au moins quarante-cinq gallons, et que, sur chaque tréteau de plus de deux cents pieds de longueur, chaque compagnie placera et entretiendra des barils d'égale capacité à des distances d'au plus cent pieds l'un de l'autre; sauf qu'il n'est pas exigé que les tréteaux en pilotis qui traversent les cours d'eau soient pourvus de pareils barils.

3. Que chaque telle compagnie entretiendra et tiendra chacun de ces barils en bon état de réparation et en bonne condition pour contenir de l'eau, et verra à ce que ces barils soient tenus remplis d'eau, sauf en tant que l'eau peut raisonnablement et convenablement être employée pour la protction du tréteau, ou peut avoir diminué de volume que des causes naturelles; sauf que, chaque fois que la surface supérieure de l'eau aura baissé dans l'un quelconque de ces barils jusqu'à quinze pouces du bord supérieur du baril, la compagnie fera immédiatement remplir d'eau le dit baril.

6. Que chaque compagnie de chemin de fer enlèvera et tiendra libre d'herbes mortes et de broussailles toute la longueur de l'emplacement de sa voie au-dessous et le long de chacun de ces tréteaux.

7. Que tout tel gardien, chaque fois que ces tréteaux auront subi des avaries par le feu, en fera rapport aussitôt que possible au cantonnier-chef dans la division

duquel il travaille; que, dans le cas où l'un quelconque de ces barils ou de ces seaux ne serait pas en état de contenir de l'eau, tel gardien est tenu, aussitôt que faire se pourra, d'en faire rapport au cantonnier-chef; que chaque fois que le niveau de l'eau dans l'un quelconque de ces barils baissera à quinze pouces au-dessous du bord supérieur du baril, tel gardien sera tenu, aussitôt que faire se pourra, d'en faire rapport au dit chef.

8. Que toute compagnie de chemin de fer qui omettra ou négligera de se conformer à l'un quelconque des règlements ci-dessus sera passible d'une amende de cinquante dollars.

9. Que tout gardien qui omettra ou négligera de faire l'inspection d'un tréteau conformément au règlement qui précède, ou qui omettra ou négligera de faire l'un quelconque des rapports ci-dessus exigés de lui, au moment et de la manière où ces rapports sont exigés de lui, sera passible d'une amende de vingt dollars pour chaque telle omission ou négligence.

(Signé) A. C. KILLAM.
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 5.

Ordonnance n° 3245.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

JEUDI, le 4ième jour de juillet A.D. 1907.

PRÉSENTS:

A. C. KILLAM, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CONFORMITE DES

Pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cette fin:—

LA COMMISSION ORDONNE CE QUI SUIT:—

1. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur, est tenue de faire outiller et de tenir outillée toute locomotive sur son chemin de fer ou sur partie du chemin de fer qu'elle exploite, d'un filet à mailles tel que ci-après mentionné, savoir:

(*a*) Sur chaque locomotive pourvue d'une boîte à fumée à rallonge, le filet ne devra pas être plus grand que deux pouces et demi sur deux pouces et demi de mesure de fil métallique de Birmingham n° 10, et être placé dans la boîte à fumée de façon à s'étendre complètement au-dessus de l'ouverture par laquelle passe la fumée—les ouvertures du dit filet ne devant pas dépasser un quart de pouce et un soixante et quatrième de pouce par pouce carré.

(*b*) Sur chaque locomotive pourvue d'une cheminée en pointe, le filet ne doit pas avoir plus de 3 pouces sur 3 pouces de mesure de fil métallique de Birmingham n° 10, et doit être placé en travers du sommet de la che-

minée de façon à la couvrir entièrement, les ouvertures du dit filet ne devant pas dépasser trois seizièmes de pouce et un soixante-quatrième de pouce au pouce carré.

2. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur, doit:

(*a*) faire couvrir, quand elle le pourra, les ouvertures à l'arrière des cendriers des locomotives qu'elle emploie sur le chemin de fer ou sur la partie du chemin de fer qu'elle exploite, de registres en grosse tôle de fer, ou si cela ne se peut pas, de registres en filets à mailles de 2½ sur 2½ par pouce de mesure de fil métallique Birmingham n° 10, ces registres devant être assujettis, soit au moyen d'un fort ressort, soit au moyen d'une clavette fendue et de chevilles;

(*b*) faire placer en avant et en arrière des cendriers des tuyaux de trop plein, des injecteurs qui servent dans les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre et octobre.

3. Chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada doit fournir des inspecteurs aux têtes de lignes où ses locomotives sont remisées et réparées, et, en outre des devoirs auxquels ils peuvent être assignés par les employés du chemin de fer, leur faire:

(1) Examiner au moins une fois la semaine.

(*a*) les filets,
(*b*) les soles de fourneaux,
(*c*) les cendriers,
(*d*) les registres,
(*e*) les tiroirs, et
(*f*) tout autre appareil de protection pour le feu ou autres appareils que peuvent servir sur la totalité ou sur l'une quelconque des locomotives qui entrent dans ces têtes de ligne.

(2) Tenir note de chacune des dites inspections dans un livre qui lui sera fourni par la dite compagnie pour cette fin, où sera indiqué:

(*a*) Le numéro des locomotives inspectées;
(*b*) la date de cette inspection; et
(*c*) la condition des dits appareils et accessoires de protection contre le feu.

4. Nul employé de cette compagnie de chemin de fer ne peut:—

(*a*) faire ou en quelque façon que ce soit causer du dommage au filet sur la cheminée d'une locomotive, ou au filet à l'avant de cette locomotive;
(*b*) ouvrir les registres d'arrière de la locomotive quand elle va de l'avant; ni
(*c*) autrement faire ou causer des dommages ou du tort à l'un quelconque des appareils de protection qui servent sur ces locomotives.

5. Toute telle compagnie de chemin de fer qui tolère ou permet la violation des règlements qui précèdent, ou en quelque manière permet qu'il y soit contrevenu ou qu'il y soit désobéi, est passible d'une amende de vingt-cinq dollars pour chaque contravention.

6. Tout employé qui contrevient ou omet d'obéir aux dits règlements, ou à l'un de ces règlements, est passible d'une amende de quinze dollars pour chaque telle contravention.

7. Aucune compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada ne peut brûler de lignite sur ses locomotives à titre de combustible pour les besoins du transport tant que la Commission n'en aura pas autrement ordonné ou prescrit. Le lignite comprend toutes les variétés de houille dont les propriétés sont moyennes entre le bois et la houille de formation plus ancienne. Toute compagnie qui brûle ou permet que l'on brûle sur ses locomotives du lignite contrairement au règlement contenu aux présentes à cet égard est passible d'une amende de vingt-cinq dollars.

8. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur, dans la province de la Saskatchewan, est tenue d'établir et d'entretenir le long de la voie où passe ce chemin de fer dans une région de prairies de la dite province, de chaque côté de cette voie de chemin de fer, et d'au moins trois cents pieds de largeur du centre du chemin, un bon et suffisant coupe-feu fait par le labour de la terre sur une largeur d'au moins seize pieds du côté du coupe-feu qui est le plus éloigné du chemin de fer, et en brûlant ou autrement libérant de matières inflammables les espaces entre ce labour et cette voie du chemin de fer.

9. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur dans la province de l'Alberta, est tenue d'établir et d'entretenir le long de la voie où passe ce chemin de fer dans une région de prairies de la dite province, de chaque côté de cette voie de chemin de fer, et d'au moins trois cents pieds de largeur du centre du chemin, un bon et suffisant coupe-feu fait par le labour de la terre sur une largeur d'au moins seize pieds du côté du coupe-feu qui est le plus éloigné du chemin de fer, et en brûlant ou autrement libérant de matières inflammables les espaces entre ce labour et cette voie du chemin de fer.

10. Chaque compagnie doit, en touttemps, tenir ces coupe-feu exempts de mauvaises herbes et autres matières inflammables, et dans une condition telle que le feu ne puisse s'y propager ou s'en propager au moyen de charbons, de cendres ou d'escarbilles projetés des locomotives ou en tombant sur le chemin de fer.

11. Sauf que nulle compagnie de chemin de fer n'est tenue de pénétrer sur le terrain d'autrui pour l'un quelconque des besoins ci-dessus exprimés sans le consentement du possesseur du dit terrain, à moins que la compagnie ne puisse légalement faire cet acte sans encourir de ce chef une indemnité à payer; sauf, aussi, que les compagnies de chemin de fer ne seront pas requises d'établir et d'entretenir ces coupe-feu quand la nature de ce pays en rend l'établissement et l'entretien impossibles, ou quand cet établissement et cet entretien occasionneraient des pertes sérieuses et des dommages aux immeubles—desquels tels endroits et parties de ligne ou de lignes il sera donné à la Commission une description spécifique et fait un rapport spécial.

12. Les coupe-feu présentement prévus devront être parachevés le ou avant le premier jour de septembre de l'année courante, et, après la présente année, le ou avant le premier jour d'août de chaque année, et à d'autres égards les présents règlements entreront en vigueur et deviendront exécutoires le premier jour de septembre prochain et à compter de cette date.

13. Les présents règlements n'auront aucun effet durant les mois de décembre, janvier, février ou mars d'aucune année.

14. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, qui contrevient ou omet de se conformer aux dispositions des présents règlements, est passible d'une amende de cent dollars pour chaque contravention ou omission de se conformer aux dispositions de ces règlements concernant les garde-feu.

(Signé) A. C. KILLAM,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 6.

Ordonnance n° 3308.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

SAMEDI, le 6ème jour de juillet A.D. 1907.

PRÉSENTS :

A. C. KILLAM, commissaire en chef.
L'hon. M. E. BERNIER, sous-commissaire en chef.
JAMES MILLS, commissaire.

EN CONFORMITE DES

Pouvoirs que lui confère l'article 375 de la loi des chemins de fer et tous les autres pouvoirs qu'elle posède à cette fin.

LA COMMISSION ORDONNE CE QUI SUIT :

Que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada produise devant la Commission le ou avant le 1er jour d'octobre prochain et par écrit, un état ou des états pour l'année finissant le 30 juin 1907 et indiquant :—

(*a*) L'actif et le passif de la compagnie;
(*b*) Le montant de ses actions émises et en circulation et la date de la dite émission;
(*c*) Le montant et la nature de la considération reçus par la compagnie pour cette émission, et dans les cas où le montant total de cette considération ne serait pas payé à la compagnie en espèces, la nature du service rendu ou la propriété reçue par la compagnie pour laquelle des émissions ont été faites;
(*d*) Les recettes brutes ou les dépenses de la compagnie durant toute période spécifiée par la Commission, et l'objet de ces dépenses;
(*e*) Le montant et la nature de tout boni, octroi ou subvention reçus par la compagnie de quelque source que ce soit, et la source d'où, le temps où, et les circonstances dans lesquelles ils ont été reçus ou donnés;
(*f*) Les obligations émises en aucun temps par la compagnie et quelle proportion d'icelles sont en circulation et quelle proportion, s'il en est, ont été rachetées;
(*g*) Le montant et la nature de la considération reçue par la compagnie en échange des dites obligations;
(*h*) Lecaractère et l'étendue de toutes dettes imputables sur la propriété ou l'entreprise de la compagnie, ou partie d'icelle, et la considération reçue par la compagnie pour toutes ces dettes, et les circonstances dans lesquelles elles ont été créées;
(*i*) Le coût de la construction du chemin de fer de la compagnie ou de toute partie d'icelui;
(*j*) Le montant et la nature de la considération payée ou donnée par la compagnie pour toute propriété acquise par elle;

(*k*) Les détails de tout baux, contrats ou arrangement passé par la compagnie avec toute autre compagnie ou personne; et

(*l*) Généralement, l'étendue, la nature, la valeur et les caractères particuliers de la propriété, des recettes et des affaires de la compagnie.

LA COMMISSION ORDONNE DE PLUS

Que toute telle compagnie produise devant la Commission le ou avant le dit 1er jour d'octobre prochain, un ou des états écrits indiquant les détails pour l'année finissant le 30 juin 1907, comme suit, savoir:—

LE NOMBRE DE MILLES EN EXPLOITATION:—

(a) Longueur de la ligne, indiquant les têtes de ligne;
(*b*) Total des embranchements;
(*c*) Le nombre total des milles.

TRAFIC:—

(*a*) Voyageurs:

(1) Voyageurs payants transportés;
(2) " " un mille;
(3) " " un mille par mille de chemin;
(4) Moyenne de chemin parcouru par chaque voyageur;
(5) Revenu de la vente des billets, des voyageurs;
(6) " provenant de bagage en plus;
(7) " provenant d'emmagasinage du bagage;
(8) " provenant de la malle;
(9) " provenant des messageries;
(10) " provenant du transport du lait;
(11) Total comme ci-dessus;
(12) Moyenne des montants reçus pour chaque voyageur payant.
(13) " " " par voyageur par mille;
(14) " " " " par train-mille;
(15) " " " par wagon-mille;
(16) Revenu provenant des voyageurs par wagon-mille;
(17) Total des recettes des trains de voyageurs (de toutes sources) par train-mille;
(18) Total des recettes des trains de voyageurs (de toutes sources) par mille de chemin;
(19) Proportion entre les billets de retour et les billets simples;

(*b*) FRET:—

(1) Nombre de tonnes de fret payant transportés;
(2) " " " " un mille.
(3) " " " " par mille de chemin;
(4) Distance moyenne de transport d'une tonne;
(5) Revenu provenant du transport du fret;
(6) " " de l'aiguillage—balance;
(7) " " élévation;
(8) " " service des wagons (surestarie);
(9) " " emmagasinage;
(10) " " vaisseaux en vertu de l'article 7 de la loi des chemins de fer;
(11) " " autres item;

(12) Total tel que ci-dessus;
(13) Moyenne du montant reçu par tonne de fret payant;
(14) Moyenne des recettes par tonne par mille;
(15) " du nombre de tonnes de fret payant par train-mille;
(16) " " " par wagon chargé par mille;
(17) Recettes des trains de marchandises par wagon chargé par mille;
(18) " " par train-mille;
(19) " " par mille de chemin;

(*c*) TOTAL DU TRAFIC:—

(1) Recettes brutes provenant de l'exploitation;
(2) " " par mille de chemin;
(3) " " par train-mille;
(4) Dépenses brutes de l'exploitation;
(5) " " par mille de chemin;
(6) " " par train-mille;
(7) Revenu provenant de l'exploitation;
(8) " " par mille de chemin;

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS:—

(*a*) Revenu des trains de voyageurs par mille;
(*b*) " mixtes;
(c) " de fret;
(*d*) " non payants;

(Signé) A. C. KILLAM,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 7.

Ordonnance n° 3309.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

JEUDI, le 4ième jour de juillet A.D. 1907.

PRÉSENTS:

A. C. KILLAM, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CONFOMITE DES

Pouvoirs que lui confèrent les articles 8, 333 et 334 de la loi des chemins de fer, et tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cette fin—

La Commission ordonne:—

Que toute compagnie ou toutes compagnies de chemin de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada produise devant la Commission dans les trois mois à compter de la date de cette ordonnance, les renseignements suivants, savoir:—

1. La compagnie ou les compagnies avec lesquelles elle se raccorde directement au Canada, et le point ou les points où se font ces raccordements,—les dits renseignements devant indiquer, dans un tableau, si ces raccordements sont à l'est, à l'ouest et du nord au sud, ainsi que le ou les points de raccordement vis-à-vis le nom du chemin de fer avec lequel ces raccordements se font.

2. La compagnie ou les compagnies avec lesquelles cette compagnie a produit des tarifs communs devant la Commission, donnant à celle-ci les numéros des dits tarifs et les points de jonction où ces tarifs s'appliquent.

3. Si une compagnie ou des compagnies désirent étendre le champ de ces tarifs communs en se servant aussi des jonctions (s'il y en a) dont elles ne se sont pas encore servies ou de préparer des tarifs communs sur tels autres points; Sinon, donner un détail les raisons.

4. Toute compagnie ou toutes compagnies avec lesquelles une compagnie a un tarif commun, et si elle est prête à négocier avec cette compagnie ou ces compagnies un tarif commun; sinon, donner les raisons en détail.

(Signé) A. C. KILLAM,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada

ORDONNANCE GENERALE N° 8.

Ordonnance 3464.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Winnipeg, Manitoba.

MARDI, le 14ième jour d'août A.D. 1907.

PRÉSENTS :

A. C. KILLAM, *commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CONFORMITE DES

Pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la loi de schemins de fer, et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cette fin:

La Commission ordonne ce qui suit:—

Que les règlements de la Commission passés le 3ème jour de juillet A.D. 1907, ordonnant que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, qui exploite au moye nde la vapeur un ou des chemins de fer dont une ou certaines parties sont construites sur des tréteaux de bois, est tenue, durant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre de chaque année, aux fins de protéger ces tréteaux contre le feu, de placer et de tenir sur chaque partie de son chemin de fer ou de ses chemins de fer où ces tréteaux existent, un gardien pour faire protéger chaque tréteau contre le feu, ne seront pas en vigueur durant la présente année civile, excepté en ce qui concerne les ponts à tréteaux d'une longueur de deux cents pieds et plus.

(Signé) A. C. KILLAM,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer pour le Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 9.

Ordonnance N° 3465.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANDA.

Réunion à Winnipeg, Manitoba.

MERCREDI, le 14ième jour d'août A.D. 1907.

PRÉSENTS :

A. C. KILLAM, commissaire en chef.
JAMES MILLS, commissaire.

EN CONFORMITE DES

Pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cette fin :

La Commission ordonne et décrète :—

Que le temps fixé pour l'entrée en vigueur du règlement passé par la Commission le 4 juillet A.D. 1907, défendant à toute compagnie de chemin de fer sujette à l'autorité législative du Parlement du Canada de brûler du charbon lignite dans ses locomotives comme combustible pour les fins de transport soit et est par les présentes prolongé jusqu'au premier jour d'octobre, etque, jusqu'à cette date, le dit règlement ne soit pas en vigueur.

(Signé) A. C. KILLAM,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer pour le Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 10.

Ordonnance n° 4685.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

MARDI, le 5ième jour de mai A.D. 1908.

PRÉSENTS :

L'hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.
JAMES MILLS, commissaire.

DANS L'AFFAIRE DE

La demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ci-après désignée comme " compagnie requérante ", en vertu de l'article 29 de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance amendant l'ordonnance de la Commission n° 3238, en date du 3 juillet 1907, ordonnant aux compagnies de chemins de fer du Canada sujettes à la juridiction de la Commission, de munir les wagons à voyageurs de deux extincteurs:

Après avoir entendu le conseil de la compagnie requérante et les allégations, et sur le rapport et la recommandation de l'inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer—Il est ordonné

Que la dite ordonnance de la Commission n° 3238, en date du 3 juillet 1907, soit et est par les présentes, changée de façon à permettre aux compagnies dont il est question dans la dite ordonnance, de munir les wagons de voyageurs d'un extincteur au lieu de deux, tel que requis par la dite ordonnance.

Que, à moins que la Commission en décide autrement, l'équipement des dits wagons de voyageurs au moyen d'un extincteur sera considéré être en conformité de la dite ordonnance n° 3238 en date du 3 juillet 1907.

Que la dite ordonnance soit, et elle est par les présentes, amendée en enlevant les mots "encadré et" dans la *sixième ligne* de l'alinéa 1, et les mots "et rechargés" dans la *deuxième ligne* de l'alinéa 2 de la dite ordonnance.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 11.

Ordonnance n° 4988.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 8ième jour de juillet A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.
L'hon. M. E. BERNIER, sous-commissaire en chef.
JAMES MILLS, commissaire.

Re les plaintes suivantes portées devant la Commission — la *Canadian Manufacturers' Association,* la *Huntsville Lumber Company, et al.* vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; la *Booth Lumber Company* vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; la *Winnipeg Manufacturers' Association* vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Canadian-Northern; W. J. Lovering vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; *Messrs. Leak and Company* vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; *Messrs. T. Dexter & Son* vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; la *Boake Manufacturing Company* vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; la *Peterborough Standstone and Brick Company* vs la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc; la ville de Lindsay, Ont., vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, le chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company* vs le chemin de fer Père-Marquette; *Messrs. Melady & Company* vs le chemin de fer Canadian-Northern; le *Board of Trade* de Niagara-Falls *re* l'aiguillage commun à Niagara-Falls, Ontario; et J. Davy vs la *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.*

Attendu que les plaintes qui précèdent et beaucoup d'autres qui ont été portées devant la Commission contre diverses compagnies de chemins de fer au sujet des exigences concernant l'aiguillage commun;

En conséquence, après avoir entendu les témoignages apportés à l'appui de quelques-unes des dites accusations—on a permis, à certaines d'entre elles, de rester en suspens jusqu'à ce que la question pût être réglée d'une manière générale, autant que possible, en vue d'établir quelque base fixe de paiement pour les services d'aiguillage commun—et après avoir étudié les vues et les propositions des différents intérêts, ainsi que le rapport et les recommandations du chef du trafic, en vertu de l'autorité

que lui a conféré la Loi des chemins de fer, la Commission ordonne, enjoint et déclare ce qui suit:—

Pour l'interprétation, l'application et le fonctionnement de la présente ordonnance—

1. (*a*) " Aiguillage commun " ne comprend pas le service accessoire à la correspondance et au transport continu du trafic en transit ou transporté entre des points en dehors et au-delà des limites des têtes de lignes ci-après prescrites.

(*b*) " Voiturier contractant ", lorsqu'il est nécessaire, entre les points d'expédition et de livraison, d'utiliser la ligne ou les lignes d'un autre voiturier ou d'autres voituriers que celui qui accomplit le service d'aiguillage commun, comprend cet autre voiturier ou ces autres voituriers.

2. Il sera permis au voiturier contractant d'absorber le taux prélevé pour l'aiguillage commun du trafic de concurrence.

3. Lorsque le trafic destiné à des consignataires est situé sur une voie de voiturier contractant, on convient raisonnablement à cette voie, ou destiné à des consignataires qui ont habituellement accepté le factage du voiturier contractant, ou qui peut être consigné de manière à ne pouvoir clairement indiquer le factage voulu, et après que l'expéditeur, le consignataire, ou l'agent de l'un ou l'autre, a ordonné l'expétition, pour un factage à aiguillage commun inpliquant un service additionnel par un autre voiturier, et pour lequel trafic on opère l'aiguillage commun, le voiturier contractant peut prélever, outre ses frais detransport (y compris les frais d'arrérages, s'il en est), le taux d'aiguillage commun du voiturier qui accompli ce service, et ce taux ne doit pas excéder (20) vingt cents par tonne pour toute distance n'excédant pas (4) milles, ni être de plus de trois dollars ($3) comme minimum et huit dollars (8) comme maximum par charge de wagon.

4. Lorsque le trafic destiné à des consignataires est situé sur une voie autre que celle du voiturier contractant, ou convient à cette voie, ou destiné à des consignataires qui ont habituellement exigé le factage de cet autre voiturier, le voiturier contractant peut, pour le service d'aiguillage commun rendu nécessaire à ce factage, prélever un taux additionnel de pas plus de dix (10) cents par tonne pour toute distance n'excédant pas quatre (4) milles, ni plus d'un dollar et demi ($1.50) comme minimum, et quatre dollars (4) comme maximum, par charge de wagon; et le taux d'aiguillage commun du voiturier qui accomplit ce service ne doit pas excéder vingt (20) cents par tonne, ni trois dollars ($3) comme minimum, et huit ($8) comme maximum, par charge de wagon,—néanmoins, le voiturier contractant n'est pas par là obligé de réduire son revenu au-dessous de huit dollars ($8) par charge de wagon.

5. La distance doit être calculée jusqu'au point d'échange le plus rapproché ou depuis ce point.

6. Le taux ci-dessus comprend le roulage du wagon vide à destination ou en provenance du point où le voiturier qui opère l'aiguillage commun a reçu le wagon.

7. Le trafic consigné " à ordre " est subordonné aux dispositions des paragraphes trois (3) et quatre (4) de la présente ordonnance, selon le cas.

8. Le trafic qui a subi l'aiguillage commun au point d'expédition est subornonné à la clause quatre (4) de la présente ordonnance, en tant qu'elle peut être applicable.

9. Les tarifs de classification et de commodité de etoutes les compagnies de chemins de fer soumises aux dispositnos de la loi des chemins de fer doivent manifestement et explicitement indiquer à quels endroits, dans quelles circonstances et aux frais de qui seront effectués les services d'aiguillage commun.

10. Les taux par les présentes prescrits pour le service d'aiguillage commun ne doivent pas préjudicier à tous taux de transport de marchandises légalement publiés pour le service de transport ordinaire de gare en gare ni les remplacer.

11. Tout arrangement ou système, tel que le transport gratuit ou aidé, les allocations de transport, ou autres semblables, destinés à égaliser les facilités des compagnies concurrentes aux points commun, sauf ceux qui sont légalement publiés dans les tarifs de transport de marchandises des compagnies, est par les présentes prohibé.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

La présente ordonnance entre en vigueur le 1er septembre 1908.

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

ORDONNANCE GENERALE N° 12.

Ordonnance n° 4991.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, 10 mars 1908.

L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef suppléant.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30, 268 et 269 de la Loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard—

LA COMMISSION ORDONNE ET DECRETE que les locomotives de toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur, doivent être munies d'un jeu complet de signaux, devant comprendre des lanternes rouge et blanche, torpilles, fusées, ainsi que des pavillons rouges et blancs; cet équipement devant être tenu en bon état et être toujours disponible et prêt pour un usage immédiat.

Que toute semblable compagnie de chemin de fer désobéissant ou dérogeant aux prescriptions du présent règlement, est passible d'une amende de vingt-cinq ($25) dollars pour toute telle désobéissance ou toute dérogation aux prescriptions du présent règlement, ainsi que susdit.

(Signé) M. E. BERNIER,

Commissaire en chef suppléant,

Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 13.

Ordonnance n° 5103.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 30e jour de juillet A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef suppléant.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la Loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard:—

La Commission ordonne et décrète que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer ou des chemins de fer à vapeur, dont toute partie ou toutes parties est construite ou sont construites sur des piliers de bois, poste, place et maintienne, durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre de chaque année, un gardien, un cantonnier, des signaux d'avertisseur d'incendie, un planchéiage à ballast, ou de la peinture ignifuge, ainsi que ci-après ordonné, dans le but de protéger les dits piliers contre l'incendie, et d'empêcher par là les trains d'être brûlés, déraillés ou autrement endommagés sur ces piliers—chaque semblable compagnie étant autorisé à choisir l'adoption d'une quelconque des dites méthodes de protection ci-dessus:

1. Toute semblable compagnie doit placer et maintenir à chaque extrémité de tout pilier en bois sur sa ligne ou sur ses lignes de chemin de fer, un baril d'une capacité de pas moins de quarante-cinq gallons; et sur tout pareil pilier d'une longueur plus grande que deux cents pieds, chaque compagnie de ce genre doit placer et maintenir des barils d'une capacité semblable à des distances de pas moins de cent cinquante pieds — toutefois, il n'est pas nécessaire que les piliers érigés sur les cours d'eau ou autres pièces d'eau soient munis de ces barils.

2. Toute semblable compagnie doit maintenir les dits barils d'eau en bon état pour contenir l'eau et veiller à ce qu'ils soient en tous temps remplis d'eau.

3. Chaque semblable compagnie doit enlever toutes les broussailles et herbes mortes de dessous ou d'autour de chaque pilier de ce genre, et maintenir toute la largeur de son droit de passage au-dessous et le long de tout pilier libre de toutes sortes de matériaux combustibles.

4. Chaque gardien ou cantonnier spécial, dans le voisinage des terres boisées et dans les localités éloignées d'un établissement, doit porter un seau, ou s'assurer qu'un seau est placé à chacun des différents piliers confiés à ses soins, dans un endroit où il ne peut être enlevé ni utilisé à d'autre fin qu'à celle prévue.

5. Lorsque la protection prévue est effectuée par un cantonnier, tous les piliers, longs et courts, doivent être régulièrement inspectés,—deux inspections devant être faites toutes les vingt-quatre heures sur les lignes principales, et toutes les vingt-quatre heures sur les embranchements.

6. Chaque gardien ou cantonnier spécial, chaque fois que tout pilier est endommagé par le feu, doit aussitôt que possible en faire rapport au chef de la voie sur la division duquel il travaille; et dans le cas où un baril ou seau n'est pas en bon état de contenir de l'eau, tout semblable gardien ou cantonnier spécial préposé à ce pilier doit promptement faire rapport de cet état au dit chef de la voie; et chaque fois que la hauteur de l'eau dans tout baril est abaissée à la suite d'évaporation ou autrement, disons de dix pouces depuis le dessus du baril, chaque gardien ou cantonnier doit promptement faire rapport de cet état au dit chef de la voie.

7. Toute semblable compagnie de chemin de fer manquant ou négligeant de se conformer à l'un quelconque des règlements qui précèdent, ou manquant ou négligeant de faire l'un quelconque des rapports qui lui sont ci-dessus prescrits et de la manière prescrites, est passible d'une amende de quinze dollars pour chaque manque ou négligence.

9. Que l'ordonnance n° 3239 de la Commission, en date du 3e jour de juillet A.D. 1907, doit être et est par les présentes abrogée.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 14.

Ordonnance n° 5117.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Jeudi, le 30e jour de juillet A. D. 1908.

Présents :

L'hon. J. P. Mabee, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. Bernier, *sous-commissaire en chef.*
James Mills, *commissaire.*

ATTENDU que certaines compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, ont jugé convenable que le dépôt de certains tarifs de transport ou de voyageurs fût fait au bureau de la Commission par des agents autres que des fonctionnaires de la compagnie, agissant conjointement pour deux ou plus de deux compagnies.

ET ATTENDU qu'il ne semble pas y avoir d'objection au sujet de la continuation de ce dit arrangement—

EN CONSEQUENCE, LA COMMISSION ORDONNE que le dit arrangement peut être continué jusqu'à ce qu'il soit autrement ordonné: Toutefois, les dits agents conjoints doivent être dûment autorisés à agir pour le compte de différentes compagnies par procuration, dont l'original doit être déposé au bureau de la Commission et porter un numéro avec le préfixe " C.R.C. n° P.A." à l'angle supérieur de droite.

2. EN OUTRE, LA COMMISSION ORDONNE que la dite procuration soit rédigée sous la forme suivante, savoir:—

" C.R.C. n° P.A. . . . ."

. . . . Compagnie.

Sachez par les présentes :

Que la. . . . . compagnie a établi, constitué et nommé, et par ces présentes établit, constitue et nomme. . . . . son fondé de pouvoir et agent véritable et légal pour la dite compagnie, et pour déposer en ses nom et lieu certains tarifs de marchandises (ou de voyageurs), savoir (décrire ici la série particulière) et les suppléments qui s'y rattachent, ainsi que prescrit aux compagnies de chemins de fer par la loi des chemins de fer de la Puissance du Canada et par les règlements de la Commission des chemins de fer du Canada, et

la dite. . . . .
compagnie confère par les présentes son dit fondé de pouvoir et agent plein pouvoir et pleine autorité pour exercer tout acte et accomplir toute chose ci-dessus spécifiés à toutes les fins et intentions auxquelles la dite compagnie aurait exercé cet acte ou accompli cette chose, ratifiant et confirmant par les présentes tout ce que son dit agent et fondé de pouvoir pourra légalement faire en vertu des présentes, et assumant l'entière responsabilité des actes et négligences de son dit fondé de pouvoir et agent par les présentes constitués.

La présente lettre de procuration restera en vigueur jusqu'à ce ce qu'elle soit révoquée par avis formel et officiel de révocation placé entre les mains de la Commission des chemins de fer du Canada, à Ottawa, au moins dix jours avant que le dit règlement devienne en vigueur.

Par. . . . .

(Témoin). . . . .

Daté à. . . . . .ce. . . . . .jour de. . . . .

A. D.. . . . .

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 15.

Ordonnance n° 5402.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Jeudi le 15e jour d'octobre A.D. 1908.

L'hon. J. P. Mabee, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. Bernier, *sous-commissaire en chef.*
James Mills, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE l'article 202 de la Loi des chemins de fer, 3 Edouard VII, chapitre 58.

ATTENDU que la Commission, conformément aux dispositions de la Loi des chemins de fer de 1903, le 29 novembre 1906, a ordonné que le rapport ou les rapports de toute personne ou de toutes personnes nommées par la Commission dans le but de faire une enquête sur tout accident survenant sur un chemin de fer, et d'en faire rapport, devraient être privilégiés et n'être rendus publics que par ordonnance de la Commission.

ET ATTENDU QUE, la Commission a décidé de rendre une autre ordonnance, conformément aux pouvoirs que lui confère l'article 292 de la Loi des chemins de fer, 3 Edouard VII, chapitre 58, déclarant que tout rapport ou renseignement sur un accident, fourni par une compagnie de chemin de fer sous le régime de la Loi des chemins de fer, sera privilégié et ne sera rendu public que par une ordonnance de la Commission.

IL EST ORDONNE que tout rapport ou renseignement fourni à la Commission, conformément aux dispositions de la Loi des chemins de fer, doit être et est par les présentes déclaré privilégié, et ne sera rendu public ou publié que par une ordonnance de la Commission.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 16, DOSSIER 4769.

Ordonnance n° 5568.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 3e jour de novembre A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30, 268 et 269 de la Loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard—

IL EST ORDONNE ET DECRETE COMME SUIT:—

1. Que toute sonnerie électrique posée sur la ligne de toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, installée aux fins de protection, doit être inspectée chaque matin par le cantonnier dans la division ou la section duquel cette sonnerie est située, et éprouvée en plaçant un fil en travers sur le rail, de chaque côté du passage et que si elle manque de sonner ou sonne continuellement, il doit immédiatement être placé à ce passage un signaleur, dont le service doit consister à protéger le passage de la manière voulue, jusqu'à ce que cette sonnerie soit réparée; et qu'avis de cette non-réparation doit être immédiatement donné à l'agent de la gare la plus rapprochée de cette sonnerie; il incombe à ce dernier d'adresser immédiatement un rapport de la chose au service préposé au fonctionnement et à la réparation de ces sonneries.

2. Que le manque de se conformer aux dispositions de la présente ordonnance rend le contrevenant passible d'une amende de $50; le paiement de l'amende peut être ordonné par la Commission sur preuve de la contravention.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 17.

Ordonnance n° 5647.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 20e jour de novembre A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 26, 30 et 269 de la Loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard:—

IL EST ORDONNE qu'il sera défendu à toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur, utilisant des crochets-poste, et il est par les présentes défendu d'ériger, de placer ou maintenir, le ou après le 1er jour de janvier prochain, tout crochet-poste le

long de sa ligne de chemin de fer, à une distance de moins de sept (7) pieds et un pouce et trois-quarts (1¾) à partir du centre de la voie jusqu'au point extrême du bras de la grue lorsqu'il est en position, ou à une hauteur de moins de dix (10) pieds dix (10) pouces depuis le bas du rail jusqu'au sommet du bras lorsqu'il est en position.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que toute semblable compagnie de chemin de fer manquant ou négligeant de se conformer au règlement qui précède, sera passible d'une amende de cent dollars pour chaque semblable manque ou négligence.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 18.

Ordonnance n° 5678.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

PRÉSENTS :

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*

CONFORMEMENT

Aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la Loi des chemins de fer et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard:

IL EST ORDONNE QUE—

1. Toute locomotive à vapeur mise en service dans la province d'Ontario par toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, devra être outillée de façon à ce qu'elle ne lance pas inutilement et sans raison dans l'atmosphère une fumée dense et opaque, et toute telle locomotive mue par la vapeur devra, subordonnément aux articles 2, 3, 4 et 5, lorsqu'elle passera ou sera mise en service dans une cité, une ville ou un village, être mise en service de façon à ce qu'elle ne lance pas inutilement et sans raison dans l'atmosphère une fumée dense et opaque.

2. Lorsqu'il est nécessaire de nettoyer le foyer ou d'allumer un nouveau feu, une émission nécessaire et raisonnable de fumée dense ou opaque peut être permise dans toute cité, ville ou tout village pour un espace de temps n'excédant pas six minutes par chaque heure.

3. Une émission nécessaire et raisonnable de fumée dense ou opaque par une locomotive à vapeur arrêtée aux stations ou dans les cours des stations dans les cités, villes ou villages, peut être permise durant un espace de temps d'une minute par chaque dix minutes de chaque heure.

4. Le présent règlement ne sera mis en vigueur et en force que dans les cités, villes et villages d'Ontario qui ont passé ou passeront ci-après des règlements pour le contrôle, la réglementation ou la prohibition de la fumée dense ou opaque s'échappent de machines à vapeur stationnaires, ou un règlement ou des règlements à cet effet.

5. En montant la rampe Scarboro allant à l'est, en sortant de Toronto, ou la rampe allant à l'est et à l'ouest en sortant de Hamilton, une émission nécessaire ou raisonnable de fumée dense et opaque peut être permise durant un espace de temps n'excédant pas dix minutes par chaque heure.

6. Toute compagnie ou personne enfreignant les règlements qui précèdent ou aucun d'eux sera passible d'une amende de vingt-cinq dollars pour chaque telle infraction.

7. La présente ordonnance entrera en vigueur le 1er janvier 1909.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

AU SUJET DES RÊGLEMENTS CONCERNANT LA FUMÉE:

Les règlements que la Commission a dressés concernant l'émission inutile de fumée dense s'échappant de locomotives sont rendus applicables à la seule province d'Ontario pour deux raisons—la première est qu'aucune municipalité située en dehors de cette province ne les a demandés; la deuxième et la plus importante raison est que, en dehors d'Ontario, de nombreuses voies ferrées échappent à la juridiction de la Commission. Par exemple, à Halifax, la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, la Halifax and South Western et la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, utilisent les mêmes gares. Les deux premières ne sont pas soumises à la juridiction de la Commission, et il serait évidemment injuste d'infliger au Pacifique-Canadien et à ses employés des amendes pour permettre l'échappement inutile de fumée dense dans la cité d'Halifax, tandis qu'aux côtés des locomotives sous le contrôle des employés de ces locomotives deux autres chemins de fer ne tomberaient pas sous le coup de la présente ordonnance.

On ne considérera pas que la Commission a déterminé d'une manière définitive que des règlements de cette nature ne s'appliqueront pas aux autres proovinces, mais ils seront étudiés lorsque l'occasion pourra se présenter.

Beaucoup de villages et de villes, et peut-être quelques cités, ne possèdent pas de règlements municipaux à ce sujet, et il a été jugé raisonnable que cette ordonnance ne s'appliquât pas aux endroits où le conseil local n'avait pas pris, dans les limites de sa juridiction, des mesures en vue d'empêcher les machines fixes de vicier l'air.

On a constaté que cette question était difficile et perplexe. Il n'y a pas de doute que, dans le passé, l'échappement excessif de fumée nuisible provenant de locomotives a causé au public des ennuis et des incommodités inutiles. En rendant cette ordonnance, la Commission croit qu'elle a fait tous les efforts raisonnables dans le but de supprimer cette nuisance, sans imposer aux compagnies de chemins de fer une dépense ou des peines trop considérables. Toutefois, si on ne la juge pas suffisamment efficace, la Commission n'hésitera pas à en révoquer les dispositions.

ORDONNANCE GENERALE No 19.

Ordonnance n° 5690.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Toronto.

JEUDI, *le* 17e jour de novembre A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, commissaire.
JAMES MILLS, commissaire.
S. J. MCLEAN, commissaire.

Conformément aux pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer et à tous autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard:

LA COMMISSION ORDONNE ET DECRETE,

1. Que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur, doit munir, sans préjudice de toute exception ou de toutes exceptions ci-après contenues dans la présente ordonnance, chacun de ses wagons exigeant de l'éclairage, mis en service sur le chemin de fer ou toute partie du chemin de fer exploité par elle, d'un des systèmes d'éclairage suivants, savoir:—

(*a*) Le *Pintsch Compressed Oil-Gas System.*

(*b*) Le gaz acetylène, connu sous le nom de "*Absorbent* ou *Commercial Acetylene System*".

2. Que le système *Pintsch Compressed Oil-Gas* peut être utilisé aux conditions suivantes, savoir:

(*a*) Que les réservoirs doivent être éprouvés et hermétiques à une pression de trois cents (300) livres au pouce carré; et qu'ils subissent ces épreuves sans déformation.

(*b*) Que la pression maximum de service doit être de cent cinquante (150) livres au pouce carré.

(*c*) Que chaque réservoir à gaz fixé à un wagon de chemin de fer doit être muni d'une soupape solidement assujettie à chaque tel réservoir.

(*d*) Que l'équipement nécessaire à l'installation du dit système doit être muni:

(*d*1) D'un manomètre muni d'un cadran indiquant depuis une livre jusqu'à trois cents livres au pouce carré, pour indiquer la pression exacte du gaz dans le réservoir.

(*d*2) D'une soupape de recharge se raccordant au tube chargeur de la station.

(*d*3) D'une soupape à détente pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir, avant qu'il pénètre dans le tuyau principal et les lampes du wagon.

(*e*) Que tous les tuyaux entre les soupapes à détente et les soupapes de sûreté doivent être des tubes en fer ou en acier sans rivure et très solides; et que tous les coudes ou tés doivent être très solidement ajustés.

(*f*) Que les tuyaux et accessoires à haute pression doivent être soigneusement filetés avant d'être vissés ensemble.—le fil du tuyau devant être soigneusement étamé après avoir été installé, et le tuyau devant être soudé aux accessoires.

(*g*) Qu'un tuyau réglementaire doit être utilisé pour raccorder le côté à faible pression de la soupape à détente aux lampes des wagons; et qu'une clef posée sur le tuyau principal, pour ouvrir et fermer le gaz, doit être placée à l'intérieur de chaque wagon dans un endroit convenable et bien en vue.

(*h*) Que, dans le but de localiser les fuites, on doit utiliser de l'eau de savon; et qu'on ne doit pas se servir à cette fin d'allumettes ou de torches allumées.

(*i*) Que des règlements imprimés déterminant et expliquant l'utilisation du système, doivent être affichés à l'intérieur de chaque wagon, à étroite proximité du robinet; et que, à côté de ces règlements, doivent être placées et tenues utilisables dans chaque wagon, une clef de soupape du réservoir, une clef de robinet du tuyau principal, et les autres clefs qui peuvent être nécessaires à l'utilisation et au fonctionnement de cet équipement.

(*j*) Que tout wagon éclairé au moyen de ce système doit être placé sous la direction d'un employé apte et de confiance de la compagnie de chemin de fer utilisant ce système, — tout semblable employé doit avoir des instructions spéciales au sujet de l'application voulue de ce système.

3. Que l'acétylène ou ce qui est connu sous le nom de "*Absorbent* ou *Commercial Acetylene Storage System*", peut être mise en service aux conditions suivantes, savoir:—

(*a*) Que les réservoirs utilisés avec le dit système doivent être suffisamment protégés contre la possibilité d'une explosion, et qu'ils doivent être éprouvés et hermétiques à quatre fois la pression maximum de service, et qu'ils doivent subir cette épreuve sans déformation; et que les dits réservoirs doivent être protégés contre la rouille par un ingrédient effectif et durable.

(*b*) Que la pression du réservoir de service ne doit pas dépasser cent cinquante (150) livres au pouce carré.

(*c*) Que le gaz acétylène doit être comprimé; et que dans le cas où les réservoirs sont remplis ailleurs qu'à la station génératrice, des plans indiquant en détail l'emplacement de tous les appareils utilisés à cet effet, y compris l'emplacement projeté des wagons, doivent être soumis à la Commission pour son approbation, — tout le gaz devant être parfaitement séché et purifié.

(*b*) Que l'équipement des wagons doit être inspecté et éprouvé au moins une fois tous les six mois.

(*e*) Que les générateurs, les appareils de charge, et autres accessoires doivent être, en tout temps, sous la surveillance d'experts.

(*f*) Que les générateurs de gaz acétylène ne doivent pas être installés dans ni sur des wagons ni autre matériel roulant de chemin de fer, à moins d'une autorisation de la Commission.

(*g*) Que tout réservoir à gaz fixé à un wagon de chemin de fer doit être muni d'une soupape très solide fortement assujettie à tout tel réservoir.

(*h*) Que l'équipement nécessaire à l'installation du dit système doit être muni:—

(1) D'un manomètre muni d'un cadran indiquant depuis une livre jusqu'à trois cents livres au pouce carré, pour indiquer la pression exacte du gaz dans le réservoir.

(2) D'une soupape de recharge se raccordant au tube chargeur de la station.

(3) D'une soupape à détente, pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir avant que le gaz pénètre dans le tuyau principal et les lampes sur les wagons.

LA COMMISSION ORDONNE ET DECRETE DE PLUS—

Que chaque compagnie de chemin de fer peut se servir d'acétylène libre comme moyen d'éclairage, pourvu que ce gaz ne soit pas utilisé sous une pression supérieure à dix livres au pouce carré; tout équipement de ce genre doit être soumis et subordonné à l'approbation de la Commission.

Que les présents règlements n'empêchent pas l'éclairage au moyen de ce qui est connu sous le nom de *Mineral Seal Lamp Oil,* ni de préjudicient, sur les wagons et les chemins de fer où cette huile est actuellement utilisée; ni ne défendent l'éclairage des wagons à l'électricité.

Que toute compagnie de chemin de fer contrevenant ou manquant de se conformer à l'une quelconque des dispositions qui précèdent doit être, pour chaque contravention, passible d'une amende de $100.

Que tout fonctionnaire ou employé de chemin de fer préposé à un service se rattachant à l'une quelconque des matières susdites, doit être passible d'une amende de $20 pour chaque infraction.

Que les présents règlements doivent entrer en vigueur le ou après le premier janvier 1909.

(Signé) J. P. MABEE
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 20, DOSSIER 8543.

Ordonnance n° 5736.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 25e jour de novembre A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon . M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard.

IL EST DECRETE qu'il est défendu à toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, et il est par les présentes défendu d'atteler des wagons de marchandises à des convois de voyageurs en transit sur la ligne principale, à moins que ces wagons de marchandises ne soient munis de freins à air comprimé, de roues à bandage d'acier et de trucks spéciaux destinés à être utilisés dans le service direct des convois de voyageurs.

Pourvu, toutefois, que chaque telle compagnie soit libre d'utiliser ces wagons à marchandises dans son service direct de voyageurs lorsque ses wagons à bagages ou à marchandises, spécialement équipés ainsi que susdit, deviennent hors de service, selon le cas, afin d'éviter un retard inutile dans leur expédition. En ce cas, les wagons ne doivent pas être chargés au delà de leur capacité désignée, et la vitesse du train ne doit pas excéder trente-cinq milles à l'heure.

ET IL EST DE PLUS DECRETE que chaque semblable compagnie, qui manque de se conformer aux prescriptions ci-dessus, est passible d'une amende n'excédant pas cinquante dollars pour chaque telle contravention.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 21, DOSSIER 4769.

Ordonnance n° 5754.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 3e jour de décembre A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE la requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, ci-après appelée "compagnie requérante", sous l'autorité de l'article 29 de la loi des chemins de fer, en vue d'obtenir une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 5568 de la Commission, en date du 3 novembre 1908, par l'insertion, après le mot "est", à la cinquième ligne de la dite ordonnance, des mots "ou autre employé désigné":

IL EST DECRETE que la dite ordonnance n° 5568 doit être et est par les présentes modifiée, en ajoutant après le mot "est", à la cinquième ligne de la dite ordonnance, les mots "ou autre employé de la compagnie de chemin de fer spécifiquement préposé à ce service par la compagnie".

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 22.

Ordonnance n° 5888.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 16e jour de décembre A.D. 1908.

L'hon, J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE—

Le mémoire de l'Association des employés de chemins de fer du Canada, pour l'adoption de certains règlements par la Commission, en vue de la protection des employés des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission:

Sur le rapport des employés du service de la Commission; et après audition des représentants des compagnies de chemins de fer et des employés; et en conformité des pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la Loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard—

IL EST DECRETE QUE—

1. Aucun train de marchandises, sauf ceux des ouvriers ou de construction, composé de quinze wagons ou moins, actuellement en service, ne doit être formé ou autorisé à continuer son voyage si au moins les trois quarts des wagons qui forment ce train ne sont pas munis de freins à air comprimé en bon état de service.

2. Le nombre des wagons qui peuvent former des trains de marchandises doit être entièrement laissé au jugement des préposés au service de ces compagnies de chemins de fer; néanmoins, chaque fois qu'il pourra être jugé nécessaire d'utiliser deux locomotives, celle de tête doit diriger le train.

3. Chaque locomotive de route doit être munie d'un marchepied ou de marchepieds et de poignées des deux côtés des tenders et à ou près de leur arrière extrême; des marchepieds doivent être installés sur les chasse-bestiaux de chaque locomotive de ce genre et être assez larges pour qu'un homme s'y tienne debout; toute locomotive de manœuvre doit être munie de marchepieds et de lanternes aux extrémités de devant et de derrière de la locomotive et du tender,—ces marchepieds ne doivent pas avoir moins de dix pouces de largeur; l'arrière de ces marchepieds doit être protégé par une planche ne mesurant pas moins de quatre pouces de hauteur, et, s'ils sont coupés au centre, les extrémités intérieures doivent être protégées de la même manière; et les marchepieds ainsi que les lanternes, doivent être placés à l'arrière extrême du tender de chaque locomotive de route utilisée pour le service de manœuvre, sauf dans les cas d'urgence; cependant, en aucun cas une locomotive ne doit continuellement être utilisée aux fins de manœuvre pendant plus de vingt-quatre heures sans être munie de cet équipement.

4. Le nombre qui doit comprendre les équipes des locomotives de manœuvre doit être entièrement laissé au jugement des préposés au service; sur les lignes principales, il est défendu de faire curculer des locomotives lèges sur une distance de plus de vingt-cinq milles dans toute direction sans un conducteur, outre le mécanicien et le chauffeur; et, sur les embranchements, les préposés au service déterminent la nécessité d'exiger des conducteurs sur les locomotives lèges.

5. Chaque mécanicien de locomotive de ces compagnies doit avoir au moins un an d'expérience continue comme chauffeur, subir un examen satisfaisant sur l'entretien voulu des locomotives, la manœuvre des freins à air comprimé et sur les règles et règlements concernant les trains, être âgé d'au moins vingt et un an, et subir une épreuve de la vue et de l'ouïe par un examinateur apte avant d'être éligible à un emploi de mécanicien. Sauf dans les cas d'urgence, chaque conducteur de ces compagnies doit avoir au moins un an d'expérience comme serre-frein ou conducteur, et être âgé d'au moins vingt et un ans avant d'être éligible à cet emploi.

6. Les télégraphistes de ces compagnies, requis de manier des ordres de trains, doivent être âgés d'au moins dix-huit ans, capables d'écrire lisiblement, d'expédier et de recevoir les dépêches à raison de vingt mots à la minute, et être parfaitement familiers avec les règles relativement aux trains, et être requis de subir un examen sur ces règles devant un examinateur autorisé.

7. Tout employé de ces compagnies de chemins de fer occupé à la manœuvre de trains doit, avant d'entreprendre ces services, être requis de subir une épreuve de couleurs devant un examinateur autorisé.

8. Toutes les compagnies de chemins de fer doivent strictement se conformer aux règles et règlements, de temps en temps approuvés par l'Association des constructeurs de wagons, réglementant le chargement du bois de service, des billes et de la pierre sur les wagons découverts, ainsi que le chargement et le transport des matériaux de structure, plaques, traverses et longrines. Aucuns matériaux de toute sorte ne doivent être transportés sur les toitures des wagons.

9. Toutes les rigoles découvertes traversant les voies dans les cours de ces compagnies doivent être couvertes sur une distance de cinq pieds de chaque côté de la voie, sauf à l'époque des inondations, alors qu'on peut établir des rigoles découvertes temporaires; lorsqu'ils traversent au-dessous de la voie, les fils des sémaphores et des signaux doivent être enfermés dans des conditions ou dans des boîtes; les nouvelles constructions, ainsi que les sémaphores et les poteaux érigés, doivent être placés à une distance de pas moins de six pieds du rail de la voie principale; les tuyaux d'alimen-

tation des réservoirs d'eau doivent être fixés parallèlement à la ligne principale; et les mécaniciens sont tenus de veiller à ce que cela soit fait après l'utilisation de ces conduites.

10. Toute personne ou compagnie contrevenant à l'une quelconque des prescriptions qui précèdent encourra et paiera une amende de $50 pour chaque contravention.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 23, DOSSIER 8815.

Ordonnance n° 5954.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 21e jour de décembre A.D. 1908.

L'hon. M. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef suppléant.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 26, 30, 322, 326, 330 et 339 de la loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard.

SUR le rapport et la recommandation du chef du trafic de la Commission:—

IL EST DECRETE que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, déposent au bureau de la Commission, dans les trois mois qui suivront la date de la présente ordonnance, les distances exactes, n'excédant pas deux points décimaux, entre leurs gares—ces tableaux doivent porter un numéro C.P.R., tant dans la série du tarif des marchandises que dans celle du tarif des voyageurs, et être dans la forme, le format et le style prescrits par la Commission pour les tarifs des marchandises et des voyageurs.

ET IL EST DE PLUS DECRETE que les dites compagnies de chemins de fer doivent déposer et conserver en liasse une copie de ces tableaux aux endroits et de la manière prescrits par l'article 339 de la Loi des chemins de fer, en ce qui concerne les tarifs de taux.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 24.

Ordonnance n° 6027.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 25e jour de novembre A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.
D'ARCY SCOTT, commissaire en chef adjoint.
L'hon. M. E. BERNIER, commissaire en chef suppléant.
JAMES MILLS, commissaire.
S. J. MCLEAN, commissaire.

EN CE QUI CONCERNE l'accident survenu sur le chemin de fer Canadian-Northern, à Portage-la-Prairie, le 19 février 1908; et conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard:

SUR le rapport et la recommandation de l'inspecteur des accidents de la Commission:—

IL EST DECRETE que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fere à vapeur, doit munir dans le temps ci-après mentionné, chacun de ses wagons non à plate-forme, comme par exemple les wagons fermés, les wagons-poste ou lés wagons à bagages ordinaires, du levier de manœuvre déclencheur voulu, écarter la roue de manœuvre où elle est en service aux extrémités de ces wagons:

(*a*) Sur les wagons qui seront à l'avenir construits pour la mise en service sur leurs dits chemins de fer, avant leur mise en service.

(*b*) Sur les wagons en cours de construction ou subissant des réparations dans les ateliers, dans les trois mois qui suivront la date de l'émission de la présente ordonnance.

(*c*) Sur les wagons actuellement en service sur leurs chemins de fer respectifs, dans les six mois qui suivront la date de l'émission de la présente ordonnance.

ET IL EST DE PLUS DECRETE que chaque telle compagnie de chemin de fer est passible d'une amende n'excédant pas cinquante dollars chaque fois qu'elle manquera de se conformer aux règlements qui précèdent lors de leur entrée en vigueur et subséquemment.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 25, DOSSIER 4739.

Cause n° 2395. Ordonnance n° 6190.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 25e jour de janvier A.D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.
D'ARCY SCOTT, commissaire en chef adjoint.
JAMES MILLS, commissaire.
S. J. McLEAN, commissaire.

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par le Commission à cet égard:

IL EST ORDONNE ET DECRETE:

1. Que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur, doit munir, sans préjudice de toute exception ou de toutes exceptions ci-après contenues dans la présente ordonnance, chacun de ses wagons exigeant de l'éclairage mis en service sur le chemin de fer ou toute partie de chemin de fer exloitée par elle, d'un des systèmes d'éclairage suivants, savoir:—

(*a*) Le *Pintsch Compressed Oil-Gas System.*

(*b*) Le gaz acétylène connu sous le nom de "*Absorbent* ou *Commercial Acetylene System*".

2. Que le système *Pintsch Compressed Oil-Gas* peut être utilisé aux conditions suivantes, savoir:—

(*a*) Que les réservoirs doivent être éprouvés et hermétiques à une pression de trois cents (300) livres au pouce carré; et qu'ils doivent subir ces épreuves sans déformation; pourvu que dans le cas où, à la date primitive de l'émission de la présente ordonnance, toute compagnie de chemin de fer peut avoir eu en service des réservoirs éprouvés à une pression n'excédant pas deux cent quatre-vingt-quatorze (294) livres au pouce carr , il est suffisant que les réservoirs soient éprouvés et hermétiques à une pression de deux cent quatre-vingt-dix (290) livres au pouce carré et qu'ils subissent ces épreuves sans déformation; pourvu que, de plus, lorsque, à toute date postérieure à la date primitive de l'émission de la présente ordonnance, une compagnie de chemin de fer installe le système Pintsch sur ses wagons, ou lorsqu'une compagnie de chemin de fer utilisant le système Pintsch installe de nouveaux réservoirs, les dits réservoirs doivent, dans chaque cas, satisfaire aux exigences et être éprouvés et hermétiques à une pression de trois cents (300) livres au pouce carré, et supporter ces épreuves sans déformation.

(*b*) Que la pression maximum de service doit être de cent cinquante (150) livres au pouce carré.

(*c*) Que chaque réservoir à gaz fixé à un wagon de chemin de fer doit être muni d'une soupape solidement assujettie à chaque semblable réservoir.

(*d*1) D'un manomètre muni d'un cadran indiquant depuis une livre jusqu'à trois cents livres, ou indiquant par atmosphère de zéro à quinze atmosphères, pour indiquer la pression exacte du gaz.

(*d*2) D'une soupape de recharge se raccordant au tube chargeur de station.

(*d*3) D'une soupape à détente pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir, avant qu'il pénètre dans le tuyau principal et les lampes du wagon.

(*e*) Que tous les tuyaux entre les soupapes à détente et les soupapes de sûreté doivent être des tubes en fer ou en acier sans rivure et très solides; et que tous les coudes ou tés doivent être très solidement ajustés, pourvu que de solides équipements à brides puissent être utilisés en remplacement de cet équipement.

(*f*) Que les tuyaux et accessoires à haute pression doivent être soigneusement filetés avant d'être vissés ensemble,—le fil du tuyau devant être soigneusement étamé après avoir été installé, et le tuyau devant être soudé aux accessoires.

(*g*) Qu'un tuyau réglementaire doit être utilisé pour raccorder le côté à faible pression de la soupape à détente aux lampes des wagons; et qu'une clef posée sur le tuyau principal pour ouvrir ou fermer le gaz doit être placée à l'intérieur de chaque wagon dans un endroit convenable et bien en vue.

(*h*) Que, dans le but de localiser les fuites, on doit utiliser de l'eau de savon; et que l'on ne doit pas se servir à cette fin d'allumettes ou de torches allumées.

(*i*) Que des règlements imprimés déterminant et expliquant l'utilisation du système doivent être affichés à l'intérieur de chaque wagon, à étroite proximité du robinet; et qu'une clef de la soupape du réservoir, une clef du robinet du tuyau principal, et les autres clefs qui peuvent être nécessaires à l'utilisation et à la mise en service de cet équipement doivent être fournies à tous les conducteurs et serre-freins et portées par eux pendant qu'ils sont en service et préposés à tout train ou à tous wagons munis de cet équipement; et que les règlements dont le présent article prescrit l'affichage doivent énoncer que ces clefs sont en la possession du conducteur et du serre-frein ou des serre-freins des dits trains de wagons.

(*j*) Que tout wagon éclairé au moyen de ce système doit être placé sous la direction d'un employé apte et de confiance de la compagnie de chemin de fer utilisant ce système,—tout tel employé doit avoir des instructions spéciales au sujet de l'application voulue de ce système.

3. Que l'acétylène ou ce qui est connu sous le nom de *Absorbent* ou *Commercial Acetylene Storage System* peut être mis en service aux conditions suivantes, savoir:—

(*a*) Que les réservoirs utilisés avec le dit système doivent être suffisamment protégés contre la possibilité d'une explosion, et qu'ils doivent être éprouvés et hermétiquement à quatre fois la pression maximum de service, et qu'ils doivent subir cette épreuve sans déformation; et que les dits réservoirs doivent être protégés contre la rouille par un ingrédient effectif et durable.

(*b*) Que la pression du réservoir de service ne doit pas dépasser cent cinquante (150) livres au pouce carré.

(*c*) Que le gaz acétylène doit être comprimé; et que dans le cas où les réservoirs sont remplis ailleurs qu'à la station génératrice, des plans indiquant en détail où sont situés tous les appareils utilisés à cet effet, y compris l'emplacement projeté des wagons, doivent être soumis à la Commission pour son approbation—tout le gaz devant être parfaitement séché et purifié.

(*d*) Que l'équipement des wagons doit être inspecté et éprouvé au moins une fois tous les six mois.

(*e*) Que les générateurs, appareils de charge et autres accessoires doivent être en tous temps sous la surveillance d'experts.

(*f*) Que les générateurs de gaz acétylène ne doivent pas être installés dans ni sur des wagons ni autre matériel roulant de chemin de fer, à moins d'une autorisation de la Commission.

(*g*) Que tout réservoir à gaz fixé à un wagon de chemin de fer doit être muni d'une soupape très solide fortement assujettie à tout tel réservoir.

(*h*) Que l'équipement nécessaire à l'installation du dit système doit être muni:—

(1) D'un manomètre muni d'un cadran indiquant depuis une livre jusqu'à trois cents livres au pouce carré, pour indiquer la pression exacte du gaz. dans le réservoir.

(3) D'une soupape de recharge se raccordant au tube chargeur de la station.

(3) D'une soupape à détente, pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir avant que le gaz ne pénètre dans le tuyau principal et les lampes sur les wagons.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE ET DECRETE:—

Que chaque telle compagnie de chemin de fer peut se servir de gaz acétylène libre comme moyen d'éclairage, pourvu que ce gaz ne soit pas utilisé sous une pression supérieure à dix livres au pouce carré; tout tel équipement doit être soumis et subordonné à l'approbation de la Commission.

Que les présents règlements n'empêchent pas l'éclairage des wagons à l'électricité, ni ne défendent l'éclairage à ce qui est connu sous le nom de *Mineral Seal Lamp Oil,* ni n'y préjudicient. Sur demande, la Commission peut, après qu'une épreuve a été dirigée par l'inspecteur de l'équipement des chemins de fer et des appareils de sûreté de la Commission, autoriser l'utilisation d'autre huile ou d'autres huiles aux fins d'éclairage de wagons. Toute autre compagnie ou toutes autres compagnies de chemins de fer adressant une demande en vue d'obtenir cette autorisation doivent, lors de cette demande, transmettre au dis inspecteur des échantillons de la dite huile ou des dites huiles aux fins d'épreuve.

Que toute compagnie de chemin de fer contravenant ou manquant de se conforfer à l'une quelconque des dispositions qui précèdent doit être, pour chaque contravention, passible d'une amende de cent dollars.

Que tout fonctionnaire ou employé de chemin de fer préposé à un service se rattachant à l'une quelconque des matières susdites, doit être passible d'une amende de vingt dollars pour chaque telle infraction.

Que les présents règlements doivent entrer en vigueur le et après le premier jour de janvier 1909.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que l'ordonnance n° 5690 de la Commission, en date du 14 novembre 1908, doit être et est par les présentes abrogée.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 26.

Ordonnance n° 6196.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 8e jour de février A.D. 1909.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

ATTENDU qu'en vertu d'une loi du Parlement du Canada, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, le paragraphe 30 de l'article 2 de la Loi des chemins de fer a été abrogé et remplacé par le suivant:

"30) "prix de transport" ou "taux" signifie et comprend les taxes, taux, prix ou redevances exigés par la compagnie, ou sur un chemin de fer que la compagnie possède ou tient en service ou relativement à ce chemin de fer, ou par toute personne de la part ou avec l'autorisation ou le consentement de la ocmpagnie, pour le transport de voyageurs ou l'expédition, le transport, le soin, la manutention et la livraison de marchandises, ou pour tout service se rattachant à l'industrie de voiturier; l'expression comprend aussi les taxes, taux, prix ou redevances ainsi exigés au sujet du matériel roulant ou de l'usage du matériel roulant, ou des moyens d'expédition ou de transport, indépendamment de la question de propriété de tout contrat formel ou implicite relatif à leur usage; elle comprend aussi les taxes, taux, prix ou redevances ainsi exigés des voyageurs pour lits dans les wagons-lits, ou pour le factage, la réception, le chargement, le déchargement, les arrêts, l'ascension, l'aérage, la réfrigération, le service de la glace, le chauffage, l'aiguillage, le passage sur bac, le camionnage, le soin, la manutention ou la livraison de marchandises transportées ou en transit ou à transporter, ou à l'occasion de ces marchandises; elle comprend encore les taxes, taux, prix ou redevances ainsi exigés pour entreposement de marchandises, quaiage ou retards ou choses analogues, ou ainsi exigés relativement à l'un ou à plusieurs des objets ci-dessus mentionnés, séparément ou dans l'ensemble."

IL EST ORDONNE que les tarifs des wagons-lits, wagons-salons ou wagons à chaises déposés au bureau de la Commission par les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, ou par toute personne au nom ou sou l'autorité ou du consentement des dites compagnies de chemins de fer, soient imprimés sur des feuilles d'un format uniforme, savoir: onze pouces sur huit pouces (11″ x 8″), et soient spécifiquement numérotés par chaque compagnie, commençant à G. R. C. n° S-1, et que les tarifs subséquents soient consécutivement numérotés et précédés de C. R. C. n° S. ."

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que les dits tarifs doivent être déposés au bureau du chef du trafic de la Commission au moyen d'avis de dépôt semblables à ceux utilisés pour le dépôt des tarifs des voyageurs.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 27.

Dossier 2338. Ordonnance n° 6242.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Winniqeg, Man.

LUNDI, le 8e jour de février A. D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE la plainte de la Chambre de Commerce de Winnipeg au sujet de la prétendue demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, et portant que les expéditeurs de Winnipeg signent une formule de dégagement pour les marchandises expédiées aux stations régulières et aux haltes:

APRES avoir entendu l'avocat des requérants, ainsi que l'avocat de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et après audition des allégations:

IL EST ORDONNE

1. Que dorénavant la formule de dégagement de responsabilité pour les marchandises expédiées aux haltes sur les lignes de tous les chemins de fer au Canada soumis à la juridiction du Parlement du Canada, sera rédigée comme suit:

"Attendu que la compagnie du chemin de fer.. .. ..
a reçu les effets ci-dessus décrits aux fins de transport de la gare.. .. ..
.. ..à la gare.. .. ..
dégage par les présentes la dite compagnie de toute perte et de tous dommages que pourra subir l'un quelconque des effets ci-dessus mentionnés après son déchargement des wagons à la gare.. .. ..,
la dite gare étant une halte sans agent."

2. Qu'aucun expéditeur de marchandises expédiées à tout halte sur toute ligne de chemin de fer au Canada n'est tenu de signer aucune autre formule de dégagement jusqu'à ce qu'il soit rendu une autre ordonnance (s'il en est rendu une) relative aux facilités et aux commodités que doivent procurer les compagnies de chemins de fer aux haltes.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,

Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 28.

Dossier 911. Ordonnance n° 6255.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 10e jour de février A.D. 1909.

D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE

La coutume de certaines compagnies de chemins de fer d'enlever le revêtement en madriers aux passages de chemins et de fermes durant les mois d'hiver; et en ce qui concerne les articles n°s 30, 235 et 253 de la loi des chemins de fer.

Sur le rapport et la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission, il est ordonné:

1. Qu'il doit être interdit, et il est par les présentes interdit, à toute compagnie de chemin de fer soumise à la juridiction de la Commission, d'enlever le revêtement en madriers de tout passage de chemin sur la ligne de chemin de fer durant les mois d'hiver.

2. Que dans l'exploitation de ces parties de sa ligne principale ou de ses embranchements où la neige est assez abondante pour exiger la mise en service de chasse-neige ou de paraneige, la compagnie peut, le premier jour de décembre de chaque année, enlever les madriers placés entre les rails à tous passages de fermes, sur un espace n'excédant pas 12 pouces de largeur; néanmoins, les madriers ainsi enlevés doivent être replacés par la compagnie au printemps, dès la fonte des neiges.

3. Que, en ce qui concerne les passages de ferme non utilisés durant les mois d'hiver, la compagnie peut, le premier jour de décembre de chaque année, enlever tout le planchéiage à ces passages, à la condition que ce planchéiage puisse être remplacé dès la fonte des neiges au printemps.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 29.

Dossier 4769. Ordonnance n° 6452.

MARDI, le 2e jour de mars A. D. 1909.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Le commissaire en chef adjoint.

EN CE QUI CONCERNE la requête commune des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, par application de l'article 29 de la loi des chemins de fer, tendant à obtenir une ordonnance en vue de modifier l'ordonnance n° 5568 de la Commission, en date du 3 novembre 1908.

APRES la lecture des allégations apportées à l'appui de la requête; et sur le rapport et la recommandation d'un ingénieur de la Commission—

IL EST ORDONNE que la dite ordonnance n° 5568, en date du 3e jour de novembre 1908, doit être et est par les présentes modifiée en ajoutant, après le mot "passage", à la sixième ligne de l'alinéa premier de la dite ordonnance, les mots "ou en établissant une communication électrique au moyen de tout artifice ou de toute méthode qui indiqueront si la sonnerie est en bon état de service ou non".

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 30.

Ordonnance n° 6490.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 8e jour de mars A. D. 1909.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

CONFORMEMENT

Aux pouvoirs conférés à la Commission par les articles 30 et 264 de la loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet égard:

ET SUR le rapport et la recommandation de l'inspecteur du matériel des chemins de fer et des appareils de sûreté—

IL EST ORDONNE que les bogies de tenders (pesant 100,000 livres ou plus lorsqu'ils sont chargés) des locomotives utilisées dans le service des voyageurs par

les compagnies qui exploitent des chemins de fer à vapeur, sous l'autorité législative du Parlement du Canada, doivent être munis de roues à bandages d'acier le ou avant le premier jour de décembre 1909; et que l'utilisation dans ce service, le ou après le dit premier jour de décembre prochain, de bogies de tenders (pesant 100,000 livres ou plus lorsqu'ils sont chargés) des locomotives munies de roues à bandages en fonte, doit être et est par le présent défendue, sauf dans le cas d'urgence, où il peut être nécessaire de s'en servir pour conduire des trains aux têtes ou divisions de lignes.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que chaque telle compagnie de chemin de fer est passible d'une amende n'excédant pas cent dollars pour chaque infraction aux règlements qui précèdent dans l'intervalle de son entrée en vigueur et subséquemment.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 31.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Ordonnance n° 6535.

JEUDI, le 18e jour de mars A.D. 1909.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

CONFORMEMENT

Aux pouvoirs conférés à la Commission par les articles 30 et 264 de la Loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet égard:

ET SUR le rapport et la recommandation de l'inspecteur du matériel de chemins de fer et des appareils de sûreté—

IL EST ORDONNE que les bogies de tenders (lorsque le tender chargé pèse 100,000 livres ou plus) des locomotives utilisées dans le service des voyageurs par les compagnies qui exploitent des chemins de fer à vapeur, sous l'autorité législative du Parlement du Canada, doivent être munis de roues à bandages d'acier le ou avant le premier jour de décembre 1909, et que l'utilisation dans ce service le ou après le dit premier jour de décembre prochain, de bogies de tenders (lorsque le tender pèse chargé 100,000 livres ou plus) des locomotives munies de roues en fonte, doit être et est par les présentes défendue, sauf dans les cas d'urgence, où il peut être nécessaire de s'en servir pour conduire des trains aux têtes de divisions ou de lignes

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que chaque telle compagnie de chemin de fer est passible d'une amende n'excédant pas cent dollars pour chaque infraction aux règlements qui précèdent dans l'intervalle de son entrée en vigueur et subséquemment.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que l'ordonnance n° 6490, en date du 8 mars 1909, est par les présentes abrogée.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 32.

Dossier 9778.

Ordonnance n° 6679.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 26e jour de mars A.D. 1906.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef suppléant.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. McLEAN, *commissaire.*

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés sous l'autorité de l'article 4 de la loi 7-8 Edouard VII, chapitre 61, modifiant la Loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard.

IL EST ORDONNE que les tarifs des taux des compagnies de télégraphe soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, imprimés par chaque telle compagnie en vue de les déposer au bureau de la Commission, ainsi que prescrit par l'article 4 de la dite loi 7-8 Edouard VII, doivent être selon la formule, le format et le style et contenir les renseignements et détails suivants, savoir:—

(*a*) Sur des feuilles, ou dans des livres, d'un format uniforme, savoir: 11 pouces de longueur sur 8 pouces de largeur; mais les feuilles ou livres de dimensions moindres, qui peuvent avoir été en service avant la date de la présente ordonnance, et qui le sont encore, ainsi que les modifications courantes ou futures ou les suppléments qui s'y rattachent, peuvent être déposés au bureau de la Commission (s'ils ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la Loi des chemins de fer et des modifications s'y rattachant).

(*b*) Spécialement numérotés à l'angle supérieur de droite, par chaque compagnie de télégraphe, avec un préfixe "C.R.C." commençant avec C.R.C. n° 1 et les tarifs subséquents numérotés en conséquence. (Si le dépôt initial comprend des tarifs déjà imprimés, le numéro C.R.C. peut être écrit ou estampillé au lieu d'y être imprimé).

(*c*) Tous contrat, conventions, arrangements, ou autres formules qui concernent les taux de télégraphe, doivent être déposés au bureau de la Commission et être conformes, autant que possible, au format prescrit dans la présente ordonnance pour les tarifs de taux.

(*d*) Que cette compagnie de télégraphe doit déposer au bureau de la Commission une carte montée sur toile sans rouleaux, indiquant en couleurs ses différents groupes de taux, ainsi que de temps en temps des cartes semblables revisées de manière à indiquer tous les changements qui peuvent être opérés dans les dits groupes de taux.

(*e*) Aux dits tarifs, contrats, conventions, arrangements, ou autres formules et cartes, sera annexé un avis de dépôt en double expédition, lequel indiquera les numéros C.R.C. (s'il en est) des pièces qu'ils renferment, avec les dates et la description effective des pièces conformes à la formule "A" (dont le double sera estampillé et renvoyé à l'expéditeur à titre d'accusé de de réception par la Commission des pièces incluses); de plus, les dits avis de dépôt seront du format prescrit pour les tarifs et numérotés consécutivement sans le préfixe C.R.C., et sans égard aux numéros C.R.C. (s'il en est) des pièces incluses.

(*f*) L'occasion de l'expédition sera imprimée en haut de la première page de tous tarifs, contrats, conventions, arrangements, ou autres formules suivant ceux d'abord déposés au bureau de la Commission, par exemple: "relèvement", "réduction", ou "nouveaux tarifs", selon le cas.

(*g*) La mise à la poste par la compagnie ne constitue pas un dépôt au sens de la loi, et tous nouveaux tarifs, contrats, conventions, arrangements ou autres formules doivent être reçus à Ottawa aux fins de dépôt au moins trois jours en ce qui concerne une réduction, ou dix jours en ce qui concerne un relèvement, avant de devenir en vigueur.

(*h*) Que la formule " B " annexée du "certificat d'acceptation des tarifs communs" doit être et est par les présentes prescrite; le dit certificat doit être du format prescrit pour les tarifs; il doit être consécutivement numéroté sans le préfixe C.R.C. et contenir une description entière et exacte du tarif accepté et à être signé par le fonctionnaire qui le signe ou par une personne autorisée à signer pour lui, cette personne devant apposer sa signature en toutes lettres près du nom du fonctionnaire pour lequel il signe; la Commission doit être avisée des noms des personnes auxquelles cette autorité est déléguée; et qu'il doit être envoyé à la Commission deux copies de ce certificat, dont l'une sera estampillée et renvoyée à l'expéditeur à titre d'accusé de sa réception par la Commission.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que chaque telle compagnie de télégraphe doit déposer et conserver en liasse à chacun de ses bureaux ou à chacune de ses stations où elle reçoit des télégrammes aux fins de transmission, dans un endroit convenable, accessible à l'examen du public pendant les heures de bureau, une copie de chacun de ses tarifs en usage à ces endroits, et afficher un avis à chaque bureau ou station, visible et en grosses lettres, informant le public que les tarifs des taux de télégraphe de la compagnie, en usage au dit bureau ou station, sont accessibles à l'examen, et qu'ils peuvent être examinés sur demande adressée au télégraphiste ou à toute autre personne préposée, et par ordonnance générale enjoint à ses employés de produire, sur demande, tout tarif particulier en usage à ce bureau ou à cette station, et que tout requérant peut désirer examiner.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

. . . .

(Insérer ici le nom de la compagnie de télégraphe acceptant le tarif.)

. . . . .190 .

Certificat d'acceptation n°....

LE CHEF DU TARIF,
COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, CANADA.

Le présent est pour certifier que la compagnie de télégraphe . . . . approuve et accepte la publication et la production de l'annexe ci-après décrite, et que, par le présent elle s'en constitue partie:

. . . .

. . . .

Numéro et titre C.R.C. { . . . .
. . . .
. . . .

(Donner ici une description exacte du titre de l'annexe.)

Date de la publication ....

Date de l'entrée en vigueur ....

Publié par .... {(Fonctionnaire) ....
{(Compagnie de télégraphe) ....

(Signature) ....

ORDONNANCE GENERALE N° 33,

Dossier 9451 Ordonnance n° 6689.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 29e jour de mars A.D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.
D'ARCY SCOTT, commissaire en chef adjoint.
JAMES MILLS, commissaire.
S. J. MCLEAN, commissaire.

EN CE QUI CONCERNE les tarifs des wagons-lits et des wagons-salons:

ATTENDU que par l'ordonnance n° 6196, en date du 8e jour de février 1909, la Commission a prescrit un format et un numérotage uniformes des tarifs des wagons-lits et des wagons-salons; il appert que les dits tarifs déjà déposés au bureau de la Commission ne se conforment pas dans tous les cas aux dispositions de la dite ordonnance ni aux prescriptions des articles 330 et 331 de la loi des chemins de fer:

IL EST ORDONNE que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, dépose, aux fins d'approbation par la Commission, un tarif de taux maximums additionnels n'excédant pas les taux actuellement prélevés, à être exigés pour le transport de voyageurs sur les wagons-lits et les wagons-salons sur sa voie ferrée, à êttre intitulé "Tarifs réglementairs des taux maximums des wagons-lits et des wagons-salons", et numéro C.R.C., n° S. 1.

Que le dit tarif spécifie les taux réglementaires maximum à être prélevés pour chaque siège, lit, section, compartiment et boudoir pour toutes distances parcourues par le chemin de fer de la compagnie; mais que ces distances peuvent être exprimées en groupes, lesquels peuvent comprendre des distances relativement plus grandes pour les plus longs trajets que pour les plus courts.

Que les dits tarifs réglementaires, s'ils sont et lorsqu'ils seront approuvés par la Commission, doivent être publiés dans la *Gazette du Canada* de la manière prescrite pour les tarifs réglementaires des voyageurs dans l'article 331 de la loi des chemins de fer.

Que les tarifs spéciaux des taux des wagons-lits et des wagons-salons peuvent être publiés et déposés de la manière prescrite pour les tarifs spéciaux des voyageurs dans les articles 330, 331, 332 et 339 de la loi des chemins de fer.

Que sous le régime de l'article 338 de la loi des chemins de fer, le dépôt et la publication des tarifs communs des taux des wagons-lits et des wagons-salons par les compagnies de chemins de fer étrangères n'exploitant pas au Canada, doivent et sont par le présent exceptés.

Que les dits tarifs réglementaires des taux des wagons-lits et des wagons-salons doivent être déposés, aux fins d'approbation par la Commission, pas plus tard que le 1er jour de juin 1909.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 34.

Ordonnance n° 6901.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 16e jour d'avril A.D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE la plainte de MM. Hyde et Webster, de la cité de Montréal, contre le prix supplémentaire exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un chargement de briques consignées de Casselman, Ontario, à Dorval, Québec, dont la destination a été modifiée au cours du trajet à Westmount, Québec;

ET EN CE QUI CONCERNE généralement les taux à être accordés aux compagnies de chemins de fer pour changer la destination des wagons en transit.

APRES audition de la plainte en présence de l'avocat de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, et de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern; l'Association des manufacturiers canadiens, la Chambre de Commerce de Montréal et la *Dominion Millers' Association* étant représentées à l'audition, et après avoir entendu les allégations.

IL EST ORDONNE que les taux additionnels que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission peuvent prélever pour changer la destination d'un chargement de marchandises en transit ne doit pas excéder trois dollars ($3) par chargement; et que tous les taux prélevés pour modification de la destination d'un chargement de marchandises en transit, actuellement indiqués par les compagnies dans leurs tarifs publiés et déposés, excédant trois dollars ($3) par charge de wagon, doivent être retirés et rescindés pas plus tard que le premier jour de juin 1910.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 35.

Dossier n° 1708, cause n° 4502. Ordonnance n° 6965.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 7e jour de mai A.D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE la requête de la Chambre de Commerce de Montréal en vue de l'adoption des règlements prescrivant aux compagnies de chemins de fer de nettoyer et de désinfecter les wagons, les stations et les salles d'attente de chemins de fer, afin de prévenir la propagation de la tuberculose ou d'autres maladies contagieuses.

CONFORMEMENT aux pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et à tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard—

IL EST ORDONNE qu'il doit être, et il est par les présentes prescrit et enjoint à toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada—

1. De tenir propres et bien aérées toutes ses gares de voyageurs, salles d'attente et tous ses cabinets d'aisances; de désinfecter de la manière voulue les dits cabinets d'aisance et ces parties de ses gares de voyageurs où les germes de maladie sont de nature à exister; et de recevoir au moins chaque mois des rapports de ses employés préposés à l'entretien des gares de voyageurs, ou de la propreté, l'aération et la désinfection de ses dites gares, salles d'attente et cabinets d'aisance.

2. De tenir propres, aérés et bien chauffés par temps froid tous ses wagons dans lesquels des voyageurs peuvent voyager, y compris les cabinets d'aisance et les fumoirs de ces wagons; d'avoir dans chaque train de voyageurs au moins un employé dont le service sera de veiller à ce que chaque tel wagon du convoi soit tenu propre, aéré et chauffé de la manière voulue, au besoin.

3. D'adopter un règlement (si ce règlement n'a pas déjà été adopté) sous l'empire de l'article 307 de la loi des chemins de fer, défendant de cracher dans les gares de voyageurs, salles d'attente, cabinets d'aisance, ou autres locaux de la compagnie, et sur la plate-forme des wagons dans lesquels des voyageurs peuvent voyager, sauf dans des récipients propres à cette fin, et imposant une amende pour chaque infraction à ce règlement, et d'afficher et de maintenir dans un endroit bien en vue dans ses gares de voyageurs et dans les endroits dans ses wagons dans lesquels des voyageurs peuvent voyager et où il est permis de fumer, un avis de ce règlement et de l'amende que comporte son infraction. Dans la province de Québec, cet avis sera publié en français et en anglais.

4. D'installer et de maintenir des crochoirs dans les endroits de ses gares de voyageurs et dans ses wagons dans lesquels des voyageurs peuvent voyager et où il est permis de fumer, et de faire vider et bien laver ces crachoirs au besoin, mais au moins toutes les quarante-huit heures.

5. De désinfecter promptement et entièrement tous les wagons que l'on sait avoir ou que l'on soupçonne d'avoir contenu, tout voyageur ou tous voyageurs souffrant do ou que l'on soupçonne d'avoir contenu tout voyageur ou tous voyageurs souffrant de maladie contagieuse.

6. De désinfecter entièrement tous les wagons-lits régulièrement en service au moins une fois tous les trente jours.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que toute telle compagnie de chemin de fer est passible d'une amende n'excédant pas cinquante dollars ($50) pour chaque infraction à quelqu'une des prescriptions de la présente ordonnance, et que tout employé de chemin de fer, dont le service consiste à appliquer l'une quelconque des prescriptions de la présente ordonnance, est passible d'une amende de pas moins de deux dollars ($2) et de pas plus de ($15) par chaque défaut de ce faire.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 36.

Ordonnance n° 6998.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 4e jour de mai 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE

L'installation d'extincteurs chimiques dans les wagons de voyageurs:—

ATTENDU que par ordonnance n° 3238 de la Commission, e ndate du 3e jour de juillet 1907, modifié par l'ordonnance n° 4685, en date du 5e jour de mai 1908, il a été enjoint aux compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur, d'installer des extincteurs chimiques dans leurs wagons à voyageurs, dans le temps prescrit dans la dite ordonnance du 3 juillet 1907, savoir:—

(*a*) Dans les wagons à être construits à l'avenir aux fins de service sur leurs dits chemins de fer, avant leur mise en service;
(*b*) Dans les wagons en cours de construction ou en cours de réparation dans les ateliers, dans les six mois qui suivent la date de l'ordonnance;
(*c*) Dans les wagons actuellement en service sur leurs chemins de fer respectifs, dans les onze mois qui suivent la date de l'ordonnance;

ET ATTENDU qu'il a été représenté à la Commission que des retards se sont produits au sujet de l'obéissance aux prescriptions de la dite ordonnance;

APRES audition de l'affaire en la présence de l'avocat de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern et de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, ainsi que les allégations formulées par le susdit avocat; et sur leur requête.

IL EST ORDONNE que le temps prescrit dans la dite ordonnance n° 3238, en date du 3 juillet 1907, dans lequel les compagnies de chemins de fer sont obligées d'installer des extincteurs chimiques dans leurs wagons à voyageurs, ainsi que susdit, doit être et est par les présentes prolongé comme suit:—

(*b*) Wagon en cours de construction ou de réparation dans les ateliers, dans les six mois qui suivent le 4 mai 1908;

(c) Wagons actuellement en service sur leurs chemins de fer respectifs, dans les onze mois qui suivent le 3e jour de novembre 1908.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 37.

Dossier 9052. Ordonnance n° 7164.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 3e jour de juin A.D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE la requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ci-après appelée la "compagnie requérante", en vue d'obtenir une ordonnance rendant générale et applicable à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, la formule de "dégagement" ou le contrat spécial relatif au transport de l'argent et d'autres précieux minerais, approuvé par l'ordonnance n° 6972, en date du 6 mai 1909, et rendue à la requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

APRES lecture des allégations apportées à l'appui de la requête—

IL EST ORDONNE que la formule de "dégagement" ou le contrat spécial relatif au transport de l'argent et des autres précieux minerais, approuvé par la dite ordonnance n° 6972 de la Commission, en date du 6 mai 1909, s'applique à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, les dites compagnies étant par les présentes autorisées à se servir de la dite formule sur leurs lignes de chemins de fer respectives jusqu'à ce que la Commisssion en décrète et détermine autrement ci-après.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 38.

Ordonnance n° 7261.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Toronto.

LUNDI, le 31e jour de mai A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE la requête de l'Association des marchands de charbon détaillants, en vue d'obtenir une ordonnance portant que toutes les compagnies de

chemins de fer pèsent tout le charbon transporté par elles et reçu des pays étrangers, au port d'entrée, et à d'autres sujets.

APRES avoir entendu les témoignages et l'avocat de la requérante et des compagnies de chemins de fer.

IL EST ORDONNE QUE—

1. Dans le cas où tout consignataire d'un wagon ou de wagons de houille grasse expédiée des Etats-Unis désire le pesage de ce wagon ou de ces wagons au port d'entrée, il lui est loisible de donner à l'agent de la compagnie du chemin de fer recevant ce wagon ou ces wagons au port d'entrée aux fins de livraison ou de réexpédition, avant la réception de la dite houille par cette compagnie de chemin de fer, un avis par écrit qu'il désire le pesage de tout wagon ou de tous wagons de cette consignation; et il incombera à la compagnie, après la réception de cet avis, de peser sans frais, à ce port d'entrée, tous les wagons mentionnés dans l'avis.

2. Tout consignataire peut donner par écrit un avis général ou permanent qu'il exige le pesage de tous les wagons qui lui sont consignés, ainsi que prescrit ci-dessus.

3. Pour ce pesage au port d'entrée, les wagons à peser peuvent rester attelés ensemble en un train.

4. Sur avis par écrit d'un consignataire de ce charbon à l'agent des marchandises de la compagnie de chemin de fer qui transporte ce charbon, au point de destination, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du charbon au point de destination et avant que le wagon ou les wagons contenant ce charbon aient été déchargés, qu'il désire le pesage du wagon, la compagnie doit peser tout wagon de ce charbon aux balances les plus rapprochées du point de livraison; et pour ce service la compagnie de chemin de fer peut exiger et prélever du consignataire cinq centins pour chaque tonne de charbon dans le wagon, avec un minimum d'un dollar et un maximum de deux dollars par charge de wagon; mais il ne peut être exigé de taux ni perçu de montant pour ce service, si le poids du wagon est plus que 500 livres inférieur au poids du charbon au port d'entrée, ou, si le charbon n'est pas pesé au port d'entrée, alors le poids indiqué par la feuille de route doit être dans le wagon à l'époque de l'expédition, plus le poids du wagon lui-même, ainsi qu'indiqué par la tare.

5. Sur avis par écrit d'un consignataire de ce charbon à l'agent des marchandises de la compagnie du chemin de fer transportant ce charbon au point de destination, dans les cinq heures qui suivent le déchargement de tout wagon contenant ce charbon, qu'il désire le pesage du wagon vide, la compagnie doit le peser à la balance la plus rapprochée du point de livraison; et pour ce service la compagnie du chemin de fer peut exiger et prélever du consignataire un dollar par wagon; mais il ne doit pas être exigé de taux ni perçu de montant pour ce service si le poids réel du wagon dépasse par plus de 500 livres la tare qui y est marquée.

6. La présente ordonnance ne doit s'appliquer que si le port d'entrée ou le point de livraison est situé dans la province d'Ontario.

7. Toute personne ou compagnie intéressée par la présente ordonnance peut, après un an de la date de la présente ordonnance, en demander la modification ou l'abrogation à la Commission.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 39.

Ordonnance n° 7472.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 8e jour de juillet A. D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*

EN CE QUI CONCERNE le chapitre 32 de 8 et 9 Edouard VII:

IL EST ORDONNE que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction du Parlement du Canada doivent transmettre et déposer au bureau de la Commission le ou après le 1er jour de septembre 1909:—

1. Un rapport de tous les passages de chemins de fer sur sa ligne ou sur les lignes de chemins de fer où il est survenu, après le 1er jour de janvier 1900, un accident causé par un train en mouvement, occasionnant des blessures corporelles ou la mort d'une personne utilisant ce passage.

2. S'il est survenu à tout tel passage un accident de la nature susdite, ce rapport doit l'indiquer.

3. Que ce rapport doit mentionner tous les accidents de la nature susdite jusqu'à la date de sa rédaction.

4. Qu'après le dépôt des dits rapports au bureau de la Commission, chacune des compagnies susdites doit, immédiatement après l'arrivée d'un accident ou d'accidents de la nature susdite, transmettre et déposer au bureau de la Commission un rapport de tous ces accidents survenant sur ses lignes après la date du rapport exigé par le paragraphe de la présente ordonnance.

5. Les dits rapports doivent être certifiés par un fonctionnaire de la compagnie du chemin de fer, qui doit avoir la connaissance nécessaire, obtenue à la suite d'une enquête ou autrement, pour justifier cette attestation.

6. Les dits rapports doivent être en la forme figurant à titre d'annexe "A" au présent rapport.

7. Les renseignements énoncés dans les dits rapports doivent être complets et explicites.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

ANNEXE "A".

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RAPPORT exigé en vertu de l'ordonnance n° , en date du 8 juillet 1909, conformément au chapitre 32 de 8 et 9 Edouard VII.

---

1. Nom du chemin de fer. (Lorsque sur l'embranchement indiquer aussi le nom.)

---

2. Date de l'accident.

---

3. Province ou territoire.

---

4. Cité, ville, village, township ou municipalité locale.

---

5. Nom du passage, indiquant la rue, le township, ou la ligne de concession, n° du lot ou des lots adjacents, n° du rang, emplacement du point de section le plus rapproché de la compagnie, avec détails complets, de sorte que le passage puisse être exactement déterminé.

---

6. Détails de l'accident, et nom ou noms des personnes blessées ou tuées.

---

7. Si le passage a été protégé depuis l'accident, et, dans l'affirmative, comment et quand.

---

8. N° du train et si de marchandises ou de voyageurs.

---

9. Observations visant tous autres renseignements que la compagnie croit devoir soumettre, et non compris dans les détails qui précèdent.

Je certifie que, à la suite d'enquêtes faites par moi ou à ma connaissance, le rapport ci-après.

. . . .

(Fonctionnaire.)

. . . .

(Le désigner).

Date.

Endroit.

ORDONNANCE GENERALE N° 40.

Dossier 9994. Cause 4897. Ordonnance n° 7473.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

MARDI, le 4e jour de mai A.D. 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. McLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE

Les plaintes déposées contre les compagnies de chemins de fer qui dérogent aux dispositions de la loi des chemins de fer concernant les clôtures, les garde-bestiaux et les passages de chemins publics:

APRES avoir entendu les plaintes de nombreuses personnes, de corps publics constitués et de municipalité, portant que les compagnies de chemins de fer dérogent aux dispositions de l'article 254 de la loi des chemins de fer et qu'il est causé beaucoup de malheurs par suite de l'exemption prévue au paragraphe 4 du dit article; et sur demande d'intervention de la Commission, ainsi que prévu au dit paragraphe; et après avoir entendu les arguments apportés au nom des compagnies de chemins de fer—

II EST ORDONNE que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de cette Commission devront, à l'égard de toutes les lignes de chemins de fer terminées, possédées ou exploitées par ces compagnies, dans les endroits où les terrains de chaque côté de la voie ne sont pas clôturés, colonisés ni améliorés:—

1. Le ou avant le 1er janvier 1911, ériger et maintenir, de chaque côté de l'emplacement de la voie (1) des clôtures d'une hauteur minimum d equatre pieds six pouces, munies de portes pivotantes, aux passages de fermes, avec la hauteur minimum susdite, munies des pentures ou attaches volues; (2) dees garde-bestiaux de chaque côté du chemin public à tout passage de chemin public à niveau de la voie ferrée; néanmoins, les barrières à coulisse ou à claire-voie, construites avant le 1er jour de février 1904, peuvent être maintenues.

2. Les clôtures de chemins de fer à tout passage de chemin public doivent se changer en garde-bestiaux respectifs de chaque côté du chemin public.

3. Toutes les clôtures, barrières et tous les garde-bestiaux doivent être propres et suffisantes à empêcher les bestiaux et tous autres animaux d'atteindre la voie ferrée.

4. En ce qui concerne les lignes non encore terminées ou ouvertes au trafic, ou en cours de construction, toutes ces compagnies doivent:

(1) Construire les clôtures, barrières et *garde-bestiaux* susdits, à mesure de la pose des rails.

(1) Construire les clôtures, barrières et *garde-Bestiaux* susdits à mesure de la rières et garde-bestiaux susdits doivent être construits et maintenus avant l'ouverture de ce chemin de fer au trafic.

(2) Si les lignes ne sont pas encore ouvertes au trafic, alocs les clôtures, barrés, il incombe à la compagnie de chemin de fer de construire immédiatement ces clôtures ou de prendre les autres mesures qui empêcheront les bestiaux ou autres animaux de s'échapper de ces terrains clôturés.

5. Quant aux lignes de chemins de fer terminées, possédées ou exploitées, dans les endroits où les terrains de chaque côté de la voie ferrée sont clôturés, colonisés

ou améliorés, cette compagnie doit construire et maintenir ces clôtures, barrières et garde-bestiaux, et, à tous égards, se conformer aux dispositions de l'article 254 de la loi des chemins de fer, le ou avant le 14e jour d'octobre 1909.

6. Lorsqu'il est représenté à la Commission que le clôturage ou les autres ouvrages ci-dessus prescrits ne sont pas nécessaires, la compagnie ou les compagnies peuvent demander à la Commission d'être exemptées du clôturage et des autres ouvrages, et ces exemptions peuvent être accordées selon que la Commission le juge à propos.

7. Tous les chemins de fer actuellement en exploitation doivent, dans le temps susdit, construire et maintenir des passages de chemins publics convenables et voulus, sauf ceux qui peuvent déjà avoir été mentionnés dans des ordonnances précédentes répartissant le coût ou prévoyant l'obligation d'entretien, à tous les chemins publics de temps à autre ouverts au trafic et utilisés à cette fin.

8. Toutes les voies ferrées non encore ouvertes au trafic, ou ci-après construites, doivent, avant d'être ouvertes au trafic, construire et maintenir des passages de chemins publics convenables et voulus à tous les chemins publics utilisés à cette fin, et d'autres passages immédiatement sur les chemins publics de temps en temps ouverts au trafic ou utilisés à cette fin.

9. Tous ces passages doivent se conformer aux conditions réglementaires suivantes de la Commission, en tant qu'elles peuvent être applicables, lesquelles sont comme suit:—

1. Que, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Commission, *la largeur des accès des pasages de chemins de fer ruraux sur une voie publique doit être de vingt pieds* de surface de chemin sur les chemins de concession et les grands chemins, et de seize pieds sur les chemins latéraux et de forêt.
2. Qu'une clôture forte et solide, de quatre pieds six pouces de hauteur, munie d'un solide chapeau de poteau (quatre pouces sur quatre pouces), d'une traverse en bois (1½ pouce sur 6 pouces) et d'un madrier de dix pouces solidement cloué au bas des poteaux pour empêcher la neige de souffler de la chaussée, surélevée, doit être construite de chaque côté de tout abord de passage de chemin de fer rural où la hauteur est de six pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain adjacent, laissant toujours libre une surface de chemin d'une largeur de vingt-pieds.
3. Que la largeur des accès de passages de chemins de fer ruraux pratiqués dans une tranchée doit être libre sur une distance de pas moins de vingt pieds d'un talus à l'autre.
4. Que, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Commission, les blocs de planchéiage ou de pavage, ou la pierre cassée couverte de pierre concassée tamisée, sur les passages de chemins de fer ruraux sur les chemins publics entre les rails et sur une largeur d'au moins huit pouces sur les côtés extérieur des rails), doivent être d'une largeur de *vingt pieds* sur les chemins de concession et sur les grands chemins, et de *seize pieds* sur les chemins latéraux et de forêt.

10. L'autorisation peut être réservée à chacune des compagnies de chemins de fer intéressées par la présente ordonnance de demander un prolongement de délai pour s'y conformer.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 41.

Dossier n° 3678. Ordonnance n° 7562.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 15 juillet 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef suppléant.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN CE QUI CONCERNE

La plainte de l'Association des manufacturiers canadiens, appuyée par l'Association des banquiers et par différentes chambres de commerce, différents marchands et expéditeurs par tout le Dominion du Canada, au sujet des conditions de transport insérées dans les connaissements des compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada; et en ce qui concerne l'article 340 de la loi des chemins de fer:

APRES avoir entendu la plainte en présence de l'avocat des plaignants et des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, ainsi que de la compagnie du chemin de fer Michigan-Central, et après avoir entendu les allégations; et après avoir étudié les formules de connaissements consenties par les parties à cette formule, et soumises à l'approbation de la Commission—

1. IL EST ORDONNE que les deux formules de connaissement, destinées à être utilisées au Canada, savoir, que pour les consignations "à ordre" et que pour les consignations appelés "directes", ci-annexées et marquées "A" et "B", doivent être et sont par les présentes approuvées.

2. ET IL EST DE PLUS ORDONNE que les conditions et les restrictions à endosser sur les dits connaissements doivent être les suivantes:—

Article 1.—Le voiturier de l'une quelconque des marchandises décrites dans le présent connaissement est responsable de toute perte ou de tout dommage subi par elles dans les cas ci-après prévus.

Article 2.—En ce qui concerne les consignations d'un point du Canada à un autre point du Canada, ou lorsqu'il est expédié des marchandises sous le régime d'un tarif commun, le voiturier qui délivre ce connaissement, outre ses autres responsabilités ci-dessous, est responsable de toute perte, de tout dommage ou de toutes avaries subis par ces marchandises, dont l'autre voiturier n'est pas dégagé aux termes du présent connaissement, causés par ou résultant de l'acte, de la négligence, ou de la faute de tout autre voiturier auquel les marchandises peuvent être délivrées au Canada, ou sous le régime de ce tarif commun, ou sur la ligne ou sur les lignes duquel ces marchandises peuvent passer au Canada, ou sous le régime de ce tarif commun, le fardeau de la preuve que cette perte n'a pas été causé ni ne résulte de ces acte, négligence ou faute, incombe au voiturier qui délivre ce connaissement. Le voiturier qui émet ce connaissement a le droit de recouvrer de l'autre voiturier, sur la ligne ou sur les lignes duquel la perte ou les

avaries ont été subies, le montant de cette perte ou de ces avaries, suivant qu'il peut être requis de payer aux termes du présent article, selon qu'en témoignent le reçu, le jugement ou la copie. Rien dans cet article ne privera le détenteur de ce connaissement ou la personne qui a droit aux marchandises, de tout recours ou poursuite qu'il peut avoir contre le voiturier qui délivre ce connaissement ou contre tout autre voiturier.

Article 3.—Le voiturier n'est pas responsable de toute perte, de tout dommage ou retard subis par l'une quelconque des marchandises décrites dans le présent connaissement, occasionnés par la volonté de Dieu, les ennemis du roi ou du public, par les émeutes, grèves, défectuosités ou vices inhérents dans les effets, ou par l'acte ou la faute de l'expéditeur ou du propriétaire; des différences dans le poids du grain, des graines ou autres produits déterminées par la diminution naturelle ou les disparités dans le poids des élévateurs, lorsque les élévateurs ne sont pas exploités par le voiturier, à moins qu'un certificat du gouvernement, l'autorité de la loi ou la quarantaine n'attestent le poids. De la perte, du dommage ou du retard, sauf lorsque le camionage doit être effectué par le voiturier ou ses agents, causés par le feu survenant après quarante-huit heures (à l'exclusion des fêtes légales), ou, en ce qui concerne les marchandises en entrepôt, soixante-douze heures (à l'exclusion des fêtes légales), après envoi ou remise d'un avis par écrit de l'arrivée des dites marchandises à destination ou à un port d'exportation (si elles sont destinées à l'exportation et non mentionnées dans un connaissement de transit), la responsabilité du voiturier est celle de l'entreposeur seulement. Sauf dans le cas de négligence du voiturier (et il incombe au voiturier de prouver qu'il est exempt de cette négligence), le voiturier n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard survenant pendant que les marchandises sont arrêtées et retenues en transit à la requête de la personne autorisée à formuler cette demande. Lorsque, conformément à la coutume générale, en raison de la nature des marchandises, ou à la requête de l'expéditeur, les marchandises sont transportées sur des wagons découverts, le voiturier (sauf dans le cas de la perte ou du dommage causé par l'incendie, dans lequel cas la responsabilité est celle qui incomberait si les marchandises avaient été transportées dans des wagons fermés) n'est responsable que de négligence, et il appartient au voiturier de prouver qu'il est exempt de cette négligence.

Article 4.—Aucun voiturier n'est tenu de transporter les dites marchandises par tout train ou navire particulier, ou en temps pour tout marché particulier ou autrement que requis par la loi, à moins que ce ne soit en vertu d'une entente spécifique déterminée au dos du connaissement. En cas de nécessité physique, tout voiturier a le droit d'expédier les dites marchandises par tout chemin de fer ou toute route entre le point d'expédition et celui de destination; mais si ce détournement est opéré d'une voie ferrée à une voie d'eau, la responsabilité du voiturier est la même que si l'entier transport était effectué par voie ferrée.

Le montant de toute perte ou de tout dommage dont un voiturier est responsable est calculé sur la base de la valeur des marchandises aux temps et lieu d'expédition aux termes de ce connaissement (y compris les frais de transport et autres si payés, et les droits si payés ou payables et ne sont pas remboursés), à moins qu'une valeur inférieure n'ait été présentée par écrit par l'expéditeur ou n'ait été convenue ou déterminée par la classification ou le tarif d'après lequel le taux est basé. Dans chacun de ces cas, cette valeur inférieure doit être le montant qui régit ce calcul, que cette perte ou ce dommage résulte ou non de la négligence.

Lorsque, aux termes de la classification ou des tarifs réduits spéciaux, les marchandises sont transportées aux risques du propriétaire, ces conditions sont destinées à ne couvrir que les risques nécessaires accessoires au transport et ne dégagent pas le voiturier de la responsabilité de toute perte, de tout dommage ou retard qui peuvent résulter de toute négligence ou omission de la part du voiturier, de ses agents ou employés, et il incombe au voiturier de prouver qu'il est exempt de cette négligence ou omission.

Avis de la perte, du dommage ou du retard doit être donné par écrit au voiturier au point de livraison, ou au voiturier au point d'origine, dans les quatre mois qui suivent la livraison des marchandises, ou, si la livraison n'a pas été effectuée, dans les quatre mois, après qu'il s'est écoulé un temps raisonnable pour la livraison. A moins qu'avis ne soit ainsi donné, le voiturier n'est pas responsable.

Tout voiturier ou toute personne responsable en raison de perte ou de dommage subis par l'une quelconque des dites marchandises, en remboursant à l'assuré les primes payées à cet égard, doit avoir l'entier bénéfice de toute asurance qui peut avoir été souscrite sur les dites marchandises ou à leur profit, en tant que ceci n'annule pas les polices ou les contrats d'assurance.

Article 5.—Le grain en vrac consigné à un point où le voiturier possède un élévateur ou un entrepôt, ou où il se trouve un élévateur ou un entrepôt public ou autorisé, peut y être livré et placé avec d'autre grain de la même nature ou qualité sans égard à la propriété: néanmoins, ceci ne s'applique pas à un point de livraison définitif, si cela est autrement expressément spécifié sur ce connaissement, à moins que le grain ne soit promptement déchargé, après qu'un avis par écrit de l'arrivée a été envoyé ou signifié à la personne mentionnée dans ce connaissement. Le grain ainsi livré est assujetti à un gage pour frais d'élévateur, outre tous autres frais prescrits aux termes du présent connaissement.

Article 6.—Les marchandises non enlevées par la personne qui a le droit de les recevoir dans les quarante-huit heures (à l'exclusion des fêtes légales), ou, dans le cas de marchandises en entrepôt, dans les soixante-douze heures (à l'exclusion des fêtes légales), après qu'il a été envoyé ou donné un avis par écrit, peuvent être gardées dans un wagon, une gare ou un endroit de livraison ou dans l'entrepôt du voiturier, assujetties à des frais d'entrepôt raisonnables et sans préjudice de la responsabilité du voiturier à titre d'entreposeur seulement, ou peuvent, au choix du voiturier (après qu'il a été adressé ou donné un avis par écrit de l'intention du voiturier de ce faire), être enlevées et emmagasinées dans un entrepôt public ou autorisé aux frais du propriétaire, et y être détenues aux risques du propriétaire et sans responsabilité de la part du voiturier, et assujetties à un gage pour tous les frais de transport et autres frais légaux, y compris des frais d'entrepôt raisonnables.

Les marchandises en charges de wagons expédiés d'une voie industrielle ou d'un quai de gare, ou déchargées à un endroit où il n'y a pas d'agent autorisé, sont aux risques du propriétaire jusqu'à ce que le voiturier livre le wagon ou délivre le connaissement, et elles sont dans la suite aux risques du voiturier. Les marchandises en charges de wagons destinées à une voie industrielle ou à une gare, un quai ou un débarcadère où il n'y a pas d'agent dûment autorisé, sont aux risques du voiturier jusqu'à ce qu'elles soient placées sur la voie de livraison.

Toutes les marchandises sont assujetties au tonnelage et à l'emballage aux frais du propriétaire.

Article 7.—Aucun voiturier n'est tenu de transporter des documents, espèces ou articles d'une valeur extraordinaire non cotés d'une manière spécifique dans la classification ou dans les tarifs publiés, à moins d'une entente spéciale de ce faire (l'obtention de cette entente spéciale incombe au voiturier, lorsque la nature de ces marchandises est déclarée dans le connaissement)—et qu'une valeur stipulée des articles ne soit déterminée sur le dos du connaissement. Si les dites marchandises sont transportées sans une entente spéciale et que la nature des marchandises ne soit pas spécifiée, l'agent de transport ne sera pas responsable pour toute perte ou dommage qui peuvent résulter.

Article 8. Le propriétaire ou consignataire paiera le fret et toutes les autres justes dépenses dues sur les dites marchandises, et si requis les paiera avant livraison. Si, sur inspection, il est reconnu que les marchandises expédiées ne sont pas celles décrites dans le connaissement, les frais de transport seront payés sur les marchandises réellement expédiées, avec toutes pénalités additionnelles légalement payables.

Article 9.—Excepté dans le cas de changement de la route par rail à la route par eau dont il est parlé dans l'article 4 ci-dessus, et excepté tel que spécifié ci-dessous, si tout ou partie des dites marchandises est transporté par eau sur aucune partie de la dite route, le dit transport par eau sera accompli sujet aux responsabilités, restrictions et exemptions spécifiées par les règlements et conditions contenues dans ce connaissement non incompatibles avec tous règlements de cet article, et sujet aussi à la condition qu'aucun agent de transport, ou personne qui en sera en possession, ne sera responsable pour toute perte ou dommage résultant des périls des lacs, de la mer ou d'autres eaux; d'explosions, d'éclat de chaudière, de bris d'arbres de couche, ne provenant pas de la négligence de l'agent de transport, ou de tout défaut latent dans la coque, les machines ou les appareils, ou de collisions, d'échouement ou de tous autres accidents de la navigation ou de prolongation de voyage. Et tout vaisseau transportant tout ou partie des marchandises ici décrites pourra à sa guise s'arrêter aux ports intermédiaires, pour remorquer ou se faire remorquer, aider aux vaisseaux en détresse, et dévier de sa route dans le but de sauver des vies ou des marchandises.

Le terme " transport par eau " dans cet article ne doit pas être interprété comme comprenant les droits de déchargement ou de transport des wagons par bateaux passeurs à travers la rivière ou dans les ports des lacs ou autres, et la responsabilité pour le dit déchargement ou transport des wagons par bateaux-passeurs sera déterminée par les autres articles ci-dessous.

Si les marchandises sont transportées d'après un tarif qui pourvoit à ce que tout agent ou agents de transport qui seront parties au contrat seront responsables pour la perte provenant des périls de la mer, alors pour le dit agent ou agents de transport, les dispositions de cet article seront modifiées suivant les dispositions du tarif, qui sera considéré comme incorporé dans les conditions de ce connaissement.

Article 10.—Toute personne, soit propriétaire ou agent, expédiant des explosifs ou des marchandises dangereuses saus avoir au préalable spécifié par écrit leur nature à la compagnie de transport ou à ses agents, sera responsable pour toute perte ou dommage causé par ces marchandises, et les dites marchandises peuvent être placées en entrepôt aux risques et dépens du propriétaire, ou détruites sans compensation.

Article 11.—Toute altération, changement ou rature dans ce connaissement sera signé en marge par un agent de la compagnie de transport qui l'a émis, et

si non signé sera sans effet, et ce connaissement sera mis en force suivant sa teneur originale.

IL EST DE PLUS ORDONNE que les dimensions des dits connaissements soient de huit pouces et demi (8½) de largeur par onze (11) pouces de long.

IL EST DE PLUS ORDONNE que le et après le 1er jour d'octobre 1909, les formules approuvées ci-après seront les seuls connaissements employés par toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada.

"A"

FORMULE DE CONNAISSEMENT À ORDRE APPROUVÉE PAR LE BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA

CONNAISSEMENT À ORDRE—ORIGINAL.

N° de l'ordre ....

N° de l'expéditeur........

N° de l'agent.............

REÇU, sujet aux classifications et aux tarifs en vigueur à la date d'émission de l'original de ce connaissement, à...

....19..........de..
les marchandises décrites plus bas, en bon ordre apparent, sauf indications contraires (le contenu et les conditions du contenu des colis de marchandises non déclarés), marquées, consignées et destinées tel qu'indiqué plus bas, que la dite Compagnie s'engage à transporter à son endroit ordinaire de livraison à la dite destination, si elle est sur son réseau, sinon de les remettre à une autre compagnie voiturière sur la route de leur destination. Il est mutuellement entendu, quant à chaque compagnie faisant le transport de toutes ou d'une partie de ces marchandises pour toute ou une partie de la route jusqu'à destination, et quant à chacune des parties intéressées en aucun temps à toutes ou à une partie de ces marchandises, que tous les services seront sujets à toutes les conditions, imprimées ou écrites, contenues dans ce connaissement (y compris les conditions imprimées au verso), et qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses ayants droit.

La remise du présent original de connaissement à **ORDRE** dûment endossé sera exigée avant la livraison des marchandises. L'inspection des marchandises mentionnées dans ce connaissement ne sera pas permise à moins que la loi n'y pourvoie ou sans la permission signée au verso de l'original de ce connaissement ou sans un ordre écrit de l'expéditeur.

Le taux de fret de...

à..est en cents par 100 lliv........

Si..........fois	1re Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si..Classe..	Si spécial par.... ....

Consigné à l'**ORDRE** de...(Adresse postale—Pas pour la livraison.)

Destination......................................Province ou Etat de..............................Comté de.................................

Avertir..

A..Province ou Etat de...Comté de.............................

Route...Initiales du wagon.....................................N° du wagon............

N° de colis.	Description des articles et marques spéciales.	Pesanteur (sujette à correction).	Classe ou tarif.	Colonne de pointage.	Si les frais doivent être payés d'avance, écrivez ou timbrez ici " Payable d'avance."
					Reçu $........ comme paiement d'avance sur marchandises décrites ci-contre.
					.... Agent ou caissier.
					Par........
					(La signature ici ne reconnaît que le montant payé d'avance.)
					Frais avancés.
					$........

........Expéditeur.

Par........

........Agent.

Par........

(Ce connaissement doit être signé par l'expéditeur et l'agent de la compagnie voiturière qui l'a émis.)

"B"

FORMULE DE CONNAISSEMENT DIRECT APPROUVÉE PAR LE BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

CONNAISSEMENT DIRECT—ORIGINAL.

NON NÉGOCIABLE.

N° de l'ordre..........

N° de l'expéditeur......

N° de l'agent..........

REÇU, sujet aux classifications et aux tarifs en vigueur à la date d'émission de l'original de ce connaissement, à..

....19......de..

les marchandises décrites plus bas, en bon ordre apparent sauf indications contraires (le contenu et les conditions du contenu des colis de marchandises non déclarés), marquées, consignées et destinées tel qu'indiqué plus bas, que la dite Compagnie s'engage à transporter à son endroit ordinaire de livraison, à la dite destination, si elle est sur son réseau, sinon de les remettre à une autre compagnie voiturière sur la route de leur destination. Il est mutuellement entendu, quant à chaque compagnie faisant le transport de toutes ou d'une partie de ces marchandises pour toute ou une partie de la route jusqu'à destination, et quant à chacune des parties intéressées en aucun temps à toutes ou à une partie de ces marchandises, que tous les services seront sujets à toutes les conditions imprimées ou écrites, contenues dans ce connaissement (y compris les conditions imprimées au verso), et qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses ayants droit.

Le tarif du fret de..

à..est en cents par 100 liv.

Si..........fois	1ère. Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si....Classe	Si spécial par...... ....

(Adresse postale—Pas pour livraison.)

Consigné à..

Destination..Province ou État de..Comté de....................

Route..Initiales du wagon..N° du wagon....................

N° de colis.	Description des articles et marques spéciales.	Pesanteur (sujette à corrèction).	Classe ou tarif.	Colonne de pointage.	Si les frais doivent être payés d'avance, écrivez ou timbrez ici "Payable d'avance"
					Reçu $........ comme paiement d'avance sur marchandises décrites ci-contre.
					.... Agent ou caissier.
					Par........
					(La signature ci-dessus ne reconnaît que le montant payé d'avance.)
					Frais avancés.
					$........

.... Expéditeur.

Par........

.... Agent.

Par........

(Ce connaissement doit être signé par l'expéditeur et l'agent de la compagnie voiturière qui l'a émis.)

ORDONNANCE GENERALE N° 42.

Dossier 1750 Ordonnance n° 7563.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 12 juillet 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE DU Mémoire de la *Trainmen's Association of Canada,* demandant l'adoption par la Commission de certains règlements dans le but de protéger les employés des compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission:

SUR le rapport des officiers de la Commission, et après avoir entendu les représentants des compagnies de chemins de fer et de leurs employés, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30, 268 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs possédés par la Commission en cette capacité:

IL EST ORDONNE que les règlements concernant les trains, ci-annexés, marqués "A" et désignés comme le Code Uniforme proposé pour les chemins de fer canadiens, soient, et ils sont approuvés par les présentes.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 43.

Dossiers n°s 6584 et 8799. Ordonnance n° 7599.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, le 24 juillet 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

ATTENDU QUE l'attention de la Commission a été appelée sur un grand nombre d'accidents, dont quelques-uns mortels, causés par des défectuosités dans les wagons plats et ouverts en usage par les compagnies de chemins de fer pour le transport du matériel de longue dimension et de la pierre — les dits wagons n'offrant pas la sûreté nécessaire dans le transport du dit matériel.

SUR le rapport et la recommandation de ses inspecteurs, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard—

IL EST ORDONNE—

1. Que chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité des lois du Parlement du Canada, ayant en exploitation un chemin de fer actionné par la vapeur, devra se conformer strictement aux règlements et prescriptions approuvés de temps à autre par l'Association des constructeurs de wagons, réglementant le chargement du bois de construction, des billots et de la pierre sur les wagons plats et ouverts.

2. Que si le chargement d'un wagon se déplace en route, l'équipe du train devra voir à ce qu'il soit replacé suivant les prescriptions de la présente ordonnance avant de permettre au wagon de continuer sa route.

3. Que les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer, ainsi que leurs employés, devront voir à ce que tous les wagons plats et ouverts soient chargés, et à ce que les chargements soient protégés selon les termes de la dite ordonnance.

4. Que toute compagnie de chemin de fer sera passible d'une pénalité n'excédant pas cinquante dollars pour chaque infraction aux dites prescriptions.

5. Que tout employé de telle compagnie de chemin de fer, et tout expéditeur, seront passibles d'une amende n'excédant pas vingt-cinq dollars ($25) pour chaque infraction aux dits règlements.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

Re RÈGLEMENTS POUR CHARGER DU MATÉRIEL DE LONGUE DIMENSION ET DE LA PIERRE SUR DES WAGONS PLATS ET OUVERTS

ET

Re *Ordonnance n° 5888.*

M. le Commissaire McLEAN :—

Le brouillon d'ordonnance proposant des règlements concernant le chargement du matériel de longue dimension et de la pierre sur les wagons plates-formes et ouverts fut le résultat de plusieurs enquêtes faites à la suite d'accidents, lesquelles enquêtes avaient fait voir le manque de protection convenable dans la manière de transporter ce matériel. Le sujet avait déjà été traité dans l'ordonnance n° 5888, la clause 8 de laquelle dit que les prescriptions et règlements de l'Association des constructeurs de wagons doivent s'appliquer au chargement du bois de sciage, des billots et de la pierre sur les wagons ouverts, ainsi qu'au chargement et au transport du matériel de construction, tôles, rails et poutres.

Si l'on se reporte aux règlements de l'Association des constructeurs de wagons, on y voit que tous les sujets couverts par le présent brouillon d'ordonnance et d'autres encore, sont couverts par ces règlements. Les clauses du brouillon d'ordonnance suivent de près celles de l'Association des constructeurs de wagons, avec quelques changements; et les changements qui ont été faits l'ont été dans le sens d'une plus grande sévérité. Ces changements sont faits à titre d'expériences, et, comme on peut le constater par la correspondance reçue, sont assez souvent des causes d'ennuis pour les expéditeurs. D'un autre côté, les règlements de l'Association des constructeurs de wagons reposent sur une longue expérience, et ont été rédigés au fur et à mesure que cette expérience s'est développée depuis 1890. Pratiquement tous les chemins de fer du Canada ont maintenant adopté ces règlements.

Je suis d'avis que les quatre premières clauses du brouillon d'ordonnance devraient être biffées, et remplacées par une clause unique, où il serait dit que les règlements de l'Association des constructeurs de wagons sont applicables; ensuite devraient venir les clauses numérotées 5, 6, 7 et 8 dans le présent brouillon.

Certains représentants des expéditeurs de bois scié soulevèrent à l'audience, et aussi au cours d'une correspondance que le bureau a dans ses dossiers, la question de savoir s'il ne conviendrait pas de faire supporter aux chemins de fer la dépense occasionnée par la fourniture des ridelles pour wagons plats. Ceci est une question de

taux, qui, si elle est développée, devra être traitée en dehors de ce brouillon d'ordonnance, qui ne s'occupe que des méthodes de chargement et de transport.

Au cours de l'audience, M. Johnson, gérant de la *Dominion Bridge Co.* trouva à redire aux termes de la clause 8 de l'ordonnance n° 5888, quant à ce qui concerne le "matériel de construction" et les "poutres". A l'aide de modèles il expliqua la méthode de chargement employée par sa compagnie et d'autres compagnies manufacturières de ponts. Il fit voir que cette méthode avait été en usage pendant des années. La méthode qu'il proposa parut sure et satisfaisante. Mais la Commission doit aussi considérer les avantages qui découlent de l'uniformité. Si nous étions assurés que ce fût là la seule bonne méthode de charger ce matériel, en dehors de celle prescrite par les règlements de l'Association des constructeurs de wagons, qui nous serait offerte, nous pourrions en autoriser l'usage. Mais nous n'avons aucune assurance semblable. L'avantage d'une pratique uniforme par tout le Canada, sous ce rapport, ainsi que la nécessité de l'uniformité relativement au trafic international, est si manifeste, que je suis contraint, tout en reconnaissant le mérite de la méthode suggérée par M. Johnson, de m'en tenir à l'opinion que la clause 8 de l'ordonnance n° 5888 doit être maintenue.

(Signé) S. J. McLEAN,

OTTAWA, le 23 juillet 1909.

"Je suis du même avis."

(Signé) J. P. M.

ORDONNANCE GENERALE N° 44.

Dossier 9566. Ordonnance n° 7747.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 23 juillet 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. McLEAN, *commissaire.*

EN VERTU DES pouvoirs conférés à la Commission par les articles 30 et 264 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet effet:

SUR le rapport et la recommandation de l'inspecteur du matériel des chemins de fer et des appareils de sûreté:

IL EST ORDONNE que l'ordonnance de la Commission n° 6535, en date du 18 mars 1909, soit, et elle est par les présentes, amendée en insérant les mots "ou d'acier laminé" après les mots "bandages en acier", dans la partie de cette ordonnance qui concerne l'exploitation.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 45.

Dossier 9566. Ordonnance n° 7790.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 16 août 1909.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

En VERTU DES pouvoirs conférés à la Commission par les articles 30 et 246 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet effet:

SUR le rapport et la recommandation de l'inspecteur du matériel des chemins de fer et des appareils de sûreté:

IL EST ORDONNE que l'ordonnance de la Commission n° 6535, en date du 18 mars 1909, soit, et elle est par les présentes, amendée en insérant les mots "ou d'acier laminé" après les mots "bandage d'acier", dans la partie de cette ordonnance qui concerne l'exploitation.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que l'ordonnance de la Commisison n° 7747, en date du 23 juillet 1909, soit, et elle est par les présentes, rescindée.

(Signé) D'ARCY SCOTT

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 46.

Ordonnance n° 7881.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 27 août 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commisaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS LA QUESTION DES

RÈGLEMENTS POUR LE TRANSPORT DES EXPLOSIFS.

VU qu'il semble à la Commission être important pour l'intérêt général que la réception, l'expédition et la livraison d'explosifs par tous les agents de transport soient sauvegardés par des règlements spéciaux, et que de tels règlements devraient être uniformes en ce qui concerne les expéditions d'un pays étranger en Canada ou en transit par le Canada, ou du Canada en un pays étranger, ou encore dans l'intérieur du Canada;

ET VU QUE l'Association des chemins de fer américains, aidée d'experts, a formulé un code de règlements qui, dans l'ensemble, ont été prescrits par la Commission du commerce entre Etats pour être observés par les compagnies de chemins de fer faisant du commerce entre les Etats aux Etats-Unis;

ET VU QUE les dits règlements de la Commission du commerce entre Etats ont été recommandés par l'Association canadienne des transports pour l'approbation de la Commission;

EN CONSEQUENCE, en vertu des articles 26, 30, 286 et 287 de la loi des chemins de fer, et de tous les pouvoirs donnés à la Commission par la dite loi.

IL EST ORDONNE que les règlements suivants, pour la réception, l'expédition et la livraison des explosifs, soient, et sont par les présentes, prescrits pour être observés par toute compagnie de chemin de fer sous l'autorité législative du Parlement du Canada qui accepte le transport des explosifs.

RÈGLES GÉNÉRALES.

A. A moins d'autorisation spécifique par ces règlements, les explosifs ne doivent pas être emballés dans le même colis les uns avec les autres ou avec d'autres articles. Les explosifs, quand on les présente pour expédition par chemin de fer, doivent être dans une bonne condition pour être transportée, et doivent être emballés, marqués, chargés, déposés et remués pendant le transit suivant ces règlements. Tous les envois de moins d'un chargement de wagon doivent avoir sur l'extérieur du colis le nom et l'adresse du consignataire, bien lisiblement marqués. Les caisses vides qui ont déjà servi au transport d'explosifs puissants sont dangereuses, et ne doivent pas servir à nouveau pour une expédition d'aucune sorte. Les caisses vides qui ont servi pour l'expédition d'explosifs autres que des explosifs puissants, doivent avoir les vieilles marques absolument effacées avant d'être acceptées pour le transport d'autres articles. Les barils vides, en métal, qui ont servi pour le transport de la poudre noire, qui n'était pas contenue dans un autre paquet, ne doivent pas servir à nouveau pour le transport de n'importe quel explosif.

B. Les explosifs, excepté ceux qui sont prohibés (voir par. 1501 et 1531 à 1536), peuvent être acceptés pour le transport si les règlements suivants sont suivis et si leur méthode de fabrication et d'emballage, en tant que ce qui concerne la sécurité du transport, peuvent être inspectés par un représentant dûment autorisé par le premier agent de transport, ou du Bureau pour la sécurité du transport des explosifs et autres articles dangereux de l'Association des chemins de fer américains, s'il est ainsi désigné par l'agent de transport canadien. Les envois d'explosifs qui ne sont pas conformes à ces règlements ne doivent pas être acceptés. Les envois faits par le gouvernement de la Puissance peuvent être emballés, dans les limites de poids, comme requis par les règlements.

C. Avant que tout envoi d'explosifs destiné à des points en dehors des lignes de l'agent de transport initial soit accepté de l'expéditeur, l'agent de transport initial doit s'assurer que l'envoi peut aller par la route indiquée, et que la livraison peut être effectuée à destination. Pour éviter des délais inutiles, des arrangements doivent être faits pour donner promptement ce renseignement à l'agent de transport initial. Les envois offerts par des lignes avec lesquelles il existe des raccordements peuvent être acceptés sujets à ces règlements.

ESSAIS DE LA RÉSISTANCE DE L'EMBALLAGE.

D. Les emballages fatiguent le plus dans une direction parallèle à la longueur du wagon, et doivent, en conséquence, être chargés de façon à offrir la plus grande résistance dans cette direction. Les poignées ou cordes, quand elles sont prescrites pour les caisses, doivent être placées de façon à ne pas gêner le paquetage serré dans la longueur du wagon.

E. Quand une matière inexplosible de poids égal est substituée (sable pour un explosifs ou en chargeant ou arrimant des envois, doivent être corrigées avant l'expélaisse tomber la caisse extérieure sur son bout sur une fondation de brique solide ou de béton, d'une hauteur de quatre pieds, l'emballage extérieur ne doit pas s'ouvrir, ni se briser, et aucune portion du contenu ne doit s'échapper.

F. En plus de la résistance à l'essai du paragraphe " E ", la forme et la construction des emballages doivent être telles qu'elles empêchent l'occurrence dans les paquets

séparés de défauts qui permettent l'échappement de leur contenu dans des conditions ordinaires incidentes à leur transport.

G. Les violations de ces règlements, si découvertes dans des wagons contenant des explosifs, ou en chargeant ou arrimant des envois, doivent être corrigées avant l'expédition du wagon. Un rapport de toutes les violations sérieuses, avec un exposé des causes apparentes (telles qu'emballage défectueux, mauvaises attaches, manutention trop rude du wagon, etc.), doit être fait par l'agent de transport au secrétaire de la Commission des chemins de fer.

GROUPEMENT.

H. Pour les fins de transport, tous les explosifs sont divisés suivant les groupes suivants:—

1. Explosifs défendus.
2. Poudre noire.
3. Explosifs puissants.
4. Poudre sans fumée.
5. Fulminates.
6. Munitions.
7. Pièces pyrotechniques.

SECTION 1.—RENSEIGNEMENTS ET DÉFINITIONS.

Groupe 1.—Explosifs défendus.

(Voir paragraphes 1531 à 1536.)

1501. Voici les explosifs défendus:—

(*a*) Nitro-glycérine liquide.
(*b*) Dynamite contenant plus de 60% de nitro-glycérine (excepté la dynamite gélatinée).
(*c*) La dynamite ayant un absorbant qui n'est pas satisfaisant, ou bien un qui permet l'échappement de la nitro-glycérine dans des conditions pouvant exister pendant le transport ou l'emmagasinage.
(*d*) La nitro-cellulose, sous forme sèche, en quantités plus grandes que dix (10) livres dans un seul paquet externe. (Voir les paragraphes 1557 à 1560.)
(*e*) Le fulminate de mercure en bloc à l'état sec, et les fulminates de tous autres métaux en toute condition.
(*f*) Les pièces pyrotechniques qui combinent un explosif à un détonateur ou capsule d'explosion. (Voir paragraphes 1515 à 1644.)

Groupe 2.—Poudre noire.

(Voir paragraphes 1541 à 1545.)

1502. La poudre noire (ou brune) comprend les explosifs ayant une composition similaire à celle de la poudre à canon ordinaire, telle que matière carbonique, soufre, et un nitrate de soude ou potasse. Ce groupe comprend les poudres à fusils, de sport, de mine, à canon et prismatique.

Groupe 3.—Explosifs puissants.

(Voir paragraphes 1551 à 1560.)

1503. Les explosifs puissants sont ceux qui sont plus forts que la poudre ordinaire, excepté les poudres sans fumée et les fulminates. La caractéristique qui les distingue est leur susceptibilité à détoner avec un détonateur du commerce, ou capsule

d'explosion. Beaucoup d'explosifs puissants sont très sensibles au choc et à la friction. Les exemples d'explosifs puissants sont: les dynamites, acide picrique, picrates, poudres de chlorate, et poudres au nitrate d'amoniaque.

Groupe 4.—Poudre sans fumée.

1504. Les poudres sans fumée sont des explosifs qui ne donnent pas ou presque pas de fumée en détonant. Ce groupe consiste des poudres sans fumée pour canon et des poudres sans fumée pour petites armes. La poudre sans fumée pour canon, que l'on emploie aux Etats-Unis à l'heure actuelle, consiste d'un collodion de nitro-cellulose, et est assez sûre à manier et à transporter. La poudre sans fumée pour les petites armes peut consister de nitro-cellulose, ou de nitro-cellulose combinée avec de la nitro-glycérine, des mélanges de picrates, ou des mélanges de chlorates.

Groupe 5.—Fulminates.

(Voir paragraphes 1591 à 1593.)

1505. Ceci comprend le fulminate de mercure en masse—c'est-àdire qui n'est pas transformé en capsules de percussion, détonateurs, capsules d'explosion, ou engin d'explosion.

Groupe 6.—Munitions.

(Voir paragraphes 1601 à 1622.)

1506. Les munitions pour petites armes consistent généralement d'une cartouche de papier ou métallique, la capsule d'explosion, la charge de poudre et le projectile, les matériaux nécessaires pour un coup de feu se trouvant tout d'une seule pièce, tel que l'on se sert dans un fusil de chasse ou canardière, ou pour la pratique du pistolet, de la carabine, etc.

1507. Les munitions pour canon comprennent toutes les munitions d'un seul tenant ou pour être chargées séparément, mises dans un seul paquet dans lequel le projectile pèse une livre ou plus, et sont généralement transportées pour le compte du gouvernement seulement. Quand les parties composantes sont dans des enveloppes extérieures séparées, de tels colis seront expédiés comme poudre sans fumée pour canon, projectiles d'explosifs, projectiles vides, amorces ou fusées. Les amorces d'allumage composées de poudre noire peuvent être attachées aux paquets des envois de poudre sans fumée.

1508. Les projectiles explosibles, ou les obus chargés pour canons, ne peuvent faire explosion que par une chaleur intense, et les fragments projetés seraient alors très dangereux.

1509. Détonateurs est le mot technique pour des articles tels que capsules d'explosion dont on se sert pour causer des explosions puissantes, ou "détonations". Ceci veut dire la conversion instantanée en gaz de toute la charge au lieu de la transformation graduelle que l'on appelle "combustion". La dynamite "détone" et la poudre sans fumée dans un canon "brûle".

1510. Les capsules d'explosion contiennent de 5 à 50 grains de fulminate de mercure sec ou une substance similaire, mise dans une petite coupe de cuivre mince et enflammée par une fusée à combustion lente. Quand un petit "pont" d'un mince fil de cuivre est pris dans le fulminate et tenu par du soufre, et arrangé pour faire détoner le fulminate en chauffant le pont au moyen d'un courant électrique, la capsule est appelée capsule d'explosion électrique, ou capsule électrique, ou explosif électrique.

1511. Les fusées détonantes sont employées pour faire partir les charges de poudres brisantes des projectiles ou torpilles. En plus d'un détonateur puissant elles peuvent aussi contenir quelques onces d'un explosif puissant, tel que l'acide picrique ou la nitro-cellulose, le tout pris dans une forte enveloppe d'acier, dont les fragments

épais, en cas d'explosion, seraient très dangereux. Par le soin mis dans leur modèle, leur fabrication et leur emballage, les fusées détonantes ne peuvent guère faire explosion en route que par suite d'une chaleur intense.

1512. Les amorces, fusées de percussion et lentes sont des moyens employés pour faire partir la poudre noire qui fait sauter les charges des projectiles, ou les charges de poudre des munitions. Pour les munitions de petites armes, les amorces sont appelées "amorces pour fusils" ou "capsules de percussion".

Groupe 7.—Feux d'artifice.

1513. Les feux d'artifice comprennent tout ce qui est composé et fabriqué dans le but principal des effets pyrotechniques. Il se divisent en feux d'artifice ordinaires et spéciaux.

1514. Les feux d'artifice ordinaires comprennent tout ce qui dépend principalement sur des nitrates pour alimenter la combustion, et non sur des chlorates; qui ne contiennent ni phosphore ni explosif puissant sensible au choc ou au frottement; qui produisent leur effet plutôt par la couleur donnée que par des bruits forts. Si le bruit est le principal objet, les pièces doivent être petites et de nature et de fabrication telles qu'elles feront explosion séparément et sans danger, s'il arrivait qu'une prenne feu dans une caisse. Elles ne doivent pas être faites pour prendre feu par explosion ou par frottement. Tels sont les pétards chinois, les chandelles romaines, roues, serpents, fusées de chemin de fer, poudres éclairantes, etc.

1515. Les feux d'artifice spéciaux comprennent tout ce qui contient une quantité quelconque de phosphore blanc ou rouge, un fulminate, ou autre explosif puissant sensible au choc ou au frottement, ou contenant des pièces de telle dimension que l'explosion de l'une d'elle pourrait causer une blessure sérieuse; ou qui demandent un appareil spécial ou outil, mortier, support, etc., pour pouvoir être employés avec sécurité, ou encore qui puissent faire explosion en bloc dans les caisses, ou bien qui doivent être allumées ou explosées par le choc ou le frottement. Par exemple les pétards géants, les bombes, les saluts, les torpilles jouets, les capsules, fusées, balles ou munitions tirées d'un appareil spécial, torpilles de chemins de fer, etc.

Section II.—Conditions d'acceptation et d'expédition des colis.

Groupe 1.—Explosifs défendus et condamnés.

1531. Les explosifs défendus, comme définis dans le paragraphe 1501, et les explosifs condamnés par le Bureau des explosifs de l'Association des chemins de fer américains, ne doivent pas être acceptés pour l'expédition.

1532. Si un colis d'explosifs puissants montre au moment de son dépôt être trop humide ou moisi ou montre des signes extérieurs de tache huileuse ou autres indications que l'absorption de la partie liquide de l'explosif n'est pas parfaite, ou que la quantité de la partie liquide est plus forte que l'absorbant ne peut en prendre, les colis devront être refusés dans chaque cas. L'expéditeur doit établir substantiellement que la tache huileuse est due à un contact accidentel avec de la graisse, de l'huile, ou une substance similaire. En cas de doute le colis doit être rejeté. Un envoi de dynamite qui suinte peut causer un désastre malgré le soin dans la manutention; et l'emmagasinage, spécialement dans des magasins chauds et humides, tend à causer ce suintement. Les agents de transport doivent pour ces raisons examiner avec plus de soin qu'à l'habitude tous les colis qui ont été mis en magasin ou offerts pour l'expédition pendant les mois d'été.

RÉEMBALLAGE DE LA DYNAMITE.

1533. La dynamite condamnée ne doit pas être réemballée et offerte à l'expédition à moins que cette opération ne soit faite par une personne compétente en la présence et avec l'approbation d'un inspecteur.

DISPOSITIONS DES COLIS ABÎMÉS, CONDAMNÉS OU ÉGARÉS.

1534. Les colis reconnus abîmés ou brisés en route peuvent être réparés quand la chose est évidemment praticable et non dangereuse. Une boîte de dynamite abîmée qui ne peut être recerclée, doit être renforcée par du fort papier d'emballage et de la corde, le tout replacé dans une forte boîte et entouré de sciure fine et sèche, ou de bourre de coton propre et sèche, ou encore de bourrelets élastiques faits de papier à journaux très sec. Une boîte de ferblanc ou un baril doit être mis dans un sac de bonne qualité et dans une caisse pleine ou à claire-voie. Les colis abîmés, mais ainsi protégés, peuvent être expédiés.

1535. Les colis condamnés contenant de la dynamite qui suinte doivent (1°) être renvoyés immédiatement à l'expéditeur s'ils sont à un point où on peut les expédier; ou (2°) vendus à un marchand de dynamite, ou à toute autre personne qui est compétente et consentante d'enlever les colis du dépôt du chemin de fer, si la fuite est découverte en route; ou (3°) enlevés immédiatement par le consignataire si l'envoi est arrivé à destination.

Quand on peut disposer des colis comme ci-dessus, les colis qui ont des fuites doivent être emballés dans d'autres caisses assez grandes, et les colis qui fuient doivent être entourés par au moins deux pouces de sciure fine et sèche, ou de bourre de coton sèche, et mis dans un magasin de la station ou autre endroit de sûreté, jusqu'à l'arrivée d'un inspecteur ou autre personne autorisée à voir à la structure des colis condamnés.

1536. Quand le nom et l'adresse du destinataire sont connus, un envoi égaré peut être expédié à sa destination par la route la plus favorable, pourvu qu'une inspection soignée prouve que les colis sont en bon état d'être transportés en toute sécurité. Des feuilles de route et des cartes doivent être faites, et sur elles on devra écrire ou timbrer " envoi égaré, inspecté à .... station, ... compagnie, 19. . " excepté dans les cas où l'autorisation peut être obtenue télégraphiquement de la station du premier départ de timbrer ces feuilles de route " Certificat de l'expéditeur attaché " (voir paragraphe 1668).

Quand un colis dans un envoi égaré n'est pas dans une condition transportable sans danger (voir paragraphe 1534), ou quand le nom et l'adresse du destinataire sont inconnus, on pourra en disposer comme prescrit par le paragraphe 1535.

Groupe 2—Poudre noire.

1541. *Emballage.*—Les colis contenant moins de douze livres et demie (12½) de poudre à fusil, pour sport, pour mines ou à canon, doivent être mis dans une boîte juste, de sorte que les espaces à remplir soient en dessus, et les boîtes doivent être marquées sur le dessus, comme prescrit par le paragraphe 1554.

1542. Douze livres et demie (12½) ou plus de poudre noire ou brune, doivent être mises dans des colis conformes aux règles générales *D, E* et *F*. Les barillets de moins de 9 pouces de long doivent être mis dans une boîte, comme prescrit par le paragraphe 1541.

1543. *Poids.*—Les colis ne doivent pas peser plus de 150 livres, poids brut.

1544. *Marques.*—Chaque colis doit être bien marqué ou timbré pour montrer la sorte, " noire " ou " brune " et l'usage, " mines ", " fusil ", " canon ", " mortier ", etc., comme par exemple " poudre de mines noire ", " poudre de chasse noire ", etc. Des marques additionnelles telles que marque de fabrique, etc., peuvent aussi être mises à l'extérieur.

1545. *Wagon.*—Un wagon contenant des envois de poudre noire en quelque quantité que ce soit doit être certifié et affiché comme prescrit par les paragraphes 1661 et 1662.

Groupe 3.—Explosifs puissants.

1551. Les explosifs puissants consistent d'un liquide mélangé avec une matière absorbante (pulpe de bois ou matière similaire) en quantité suffisante et de qualité satisfaisante, bien séchée au moment du mélange; le nitrate de soude doit être séché au moment du mélange à moins de un pour cent d'humidité, et les ingrédients doivent être bien uniformément mélangés, de sorte que le liquide restera bien absorbé sous toutes les conditions défavorables incidentes au transport.

1552. Les explosifs contenant de la nitro-glycérine doivent avoir, bien uniformément mélangé avec la matière absorbante, un satisfaisant anti-acide qui doit être en quantité suffisante pour que l'acide puisse neutraliser le pouvoir d'un montant de carbonate de magnésie égal à un pour cent de la nitro-glycérine.

1553. *Emballage.*—Les explosifs puissants, contenant plus de 10 pour 100 de nitro-glycérine, doivent être faits en cartouches ne dépassant pas 4 pouces de diamètre, ou 8 pouces de hauteur (ceci ne s'applique pas à la dynamite gélatineuse), et ne doivent pas être mis dans des sacs. Les sacs d'explosifs puissants ne contenant pas plus de 10 pour 100 de nitro-glycérine et pas plus de 12½ livres chacun de mantière explosible, seront acceptés comme cartouches, mais ces sacs doivent être solides et doivent être placés dans la caisse avec l'ouverture en dessus. L'enveloppe de toutes cartouches, qu'elle soit de papier ou autre substance, devra être solide et traitée de façon telle qu'elle n'absorbera pas le liquide constituant de l'explosif.

1554. Toutes les boîtes dans lesquelles des cartouches contenant de la nitroglycérine sont emballées doivent être doublées d'une matière imperméable à la nitro-glycérine liquide. Des cartons fermés en bas et faits de matière solide et pliable qui est aussi imperméable, forment une bonne doublure. Au moins un quart de pouce de sciure de bois devra être mis sur le fond de la boîte avant d'y insérer les cartouches, et tout l'espace vide du dessus devra être rempli de même. Les cartouches, excepté les enveloppes ou sacs autorisés par le paragraphe 1553, doivent être arrangées de telle façon dans les boîtes que lorsqu'elles sont transportées avec les boîtes, fond en dessus, toutes les cartouches se trouveront sur le côté et jamais sur leurs extrémités.

1555. Les caisses doivent être solides (règles générales *D, E, F*), le bois partout doit être sain et sans nœuds branlants, et si elles sont faites à mortaise, ne doivent pas avoir moins de un demi-pouce d'épaisseur.

Quand il s'agit de caisses clouées, les coins ne doivent pas avoir moins de 1 pouce, ni les côtés, dessus et dessous, moins de un demi-pouce d'épaisseur. Les limites d'épaisseur se rapportent à la caisse finie et non pas au bois non assemblé.

1556. Le explosifs puissants, ne contenant aucun ingrédient liquide, et n'ayant pas avec leur pourcentage normal d'humidité une sensibilité au choc plus forte que celle mesurée par celui donné par un boulet de 8 livres tombant d'une hauteur de 5 pouces sur un fragment comprimé de l'explosif, de trois centièmes de pouce d'épaisseur et deux dixièmes de pouce de diamètre tenu rigide entre deux surfaces d'acier dur, comme dans l'appareil pour l'essai des chocs au Bureau des Explosifs de l'Association des chemins de fer américains, seront acceptés pour le transport quand ils seront bien emballés en colis serrés conformes aux règles générales *D, E, F.* Ces explosifs peuvent aussi être emballés en cartouches et doivent être ainsi emballés quand leur sensibilité est supérieure à celle mentionnée plus haut.

1557. *Nitro-cellulose sèche.*—Les paquets d'intérieur ne contenant pas plus de 1 livre de nitro-glycérine sèche chacun, enveloppés de fort papier paraffiné, ou autre matière à l'épreuve des étincelles, seront acceptés pour être expédiés s'ils sont bien assujétis dans une enveloppe extérieure conforme aux règles générales *D, E* et *F*, et marquée comme prescrit dans le pragraphe 1559. Les colis extérieurs ne doivent pas contenir plus de dix livres de nitro-glycérine sèche.

1558. *Poids.*—Les explosifs puissants contenant un ingrédient liquide explosif, ne doivent pas dépasser 65 livres, poids brut, dans une seule caisse.

Les explosifs puissants ne contenant aucune matière explosible liquide comme défini dans le paragraphe 1557, n'excéderont pas soixante-cinq (65) livres, poids brut, dans une seule enveloppe extérieure.

Le poids total d'un colis contenant de la nitro-cellulose sèche, emballée comme défini dans le paragraphe 1557, ne doit pas dépasser 35 livres.

1559. *Marques.*—Les boîtes doivent être bien visiblement marquées sur le dessus et sur un côté ou bout "Explosif puissant—dangereux". Le dessus doit être marqué, "ce côté en dessus".

1560. Pour les envois d'explosifs puissants en grande quantité, le wagon doit être certifié et placardé comme prescrit dans les paragraphes 1661 et 1666.

Groupe 4.—Poudre sans fumée.

Poudre sans fumée pour canon.

1571. La poudre sans fumée pour canon doit être paquetée en boltes bien jointes absolument sans nœuds et sans crevasse, ou dans des barillets conformes aux règles générales *D, E* et *F.*

1572. *Poids.*—Les colis ne doivent pas peser plus de 152 livres, poids brut.

1573. *Marques.*—Chaque colis doit être bien visiblement marqué sur le dessus "Poudre sans fumée pour canon".

1574. *Wagons.*—La poudre sans fumée pour canon peut être expédiée dans tout wagon à marchandises en bonne condition. Le wagon doit être placardé "Inflammable", comme prescrit par le paragraphe 1663.

Poudre sans fumée pour petites armes.

1575. *Emballage.*—Les colis de moins de neuf livres (9) de poudre sans fumée pour petites armes, doivent être mis dans une boîte bien jointe, de sorte que le trou de remplissage de chaque paquet intérieur se trouvera en dessus, et la boîte doit être marquée sur le dessus, comme prescrit par le paragraphe 1573.

1576. Les quantités de 9 livres et au-dessus doivent être placées dans des colis conformes aux règles générales *D, E, F.* Les barillets de moins de 9 pouces de long doivent être mis en caisses comme prescrit par le paragraphe 1541.

1577. *Poids.*—Les paquets pesant plus de 31 livres brut ne seront pas acceptés à moins d'être emballés sous la surveillance et expédiés pour le compte du gouvernement du Canada.

Les paquets ne pesant pas plus de 30 livres, poids brut, chacun peuvent être groupés ensemble, mais dans ce cas le colis ne devra pas dépasser le poids de 150 livres.

1578. *Marques.*—Chaque colis doit être visiblement marqué sur le dessus "Poudre sans fumée pour petites armes".

1579. *Wagon.*—Les envois de poudre sans fumée pour petites armes en grande quantité devront se faire dans un wagon certifié et placardé comme prescrit dans les paragraphes 1661 et 1666.

Groupe 5.—Fulminates.

1591. *Emballage.*—Le fulminate de mercure non divisé ne doit pas contenir moins de vingt-cinq (25) pour 100 d'eau quand on l'emballe, et doit dans cette condition d'humidité être placé dans un sac fait de toile de coton solide très serré, égale en qualité et poids au coton dont on se sert pour la doublure des poches de vêtements de choix. A l'intérieur du sac et recouvrant le fulminate on doit y placer un morceau du même tissu couvrant tout le diamètre du sac, et le sac doit être bien attaché et placé dans un autre sac à grain, qui à son tour doit être solidement attaché et mis dans le centre d'un tonneau ou d'un baril en bonne condition, et de la même sorte que ceux employés pour le transport de l'alcool. Le sac à grain ne doit pas contenir plus de 150 livres de poids de fulminante sec, et doit être entouré de tous les côtés par

de la sciure de bois bien pressée et n'ayant pas moins de 6 pouces d'épaisseur. Le tonneau ou baril doit être doublé d'un sac de jute fermé par une couture pour empêcher la perte de la sciure de bois. Après que le baril a été dûment cerclé, on doit le remplir d'eau, la bonde cachetée, et le baril doit être soigneusement inspecté et toutes les fuites bouchées.

1592. *Marques.*—Chaque tonneau ou baril doit être visiblement marqué " Fulminate de mercure humide—dangereux ".

1593.—Un wagon contenant une grande quantité de fulminate de mercure devra être certifié et placardé conformément aux paragraphes 1661 et 1666.

Groupe 6.—Munitions.

Munitions de petites armes.

1601. *Emballage.*—Les munitions pour petites armes doivent être mises d'abord en boîtes de carton ou autres et ces boîtes doivent être emballées dans d'autres caisses solides.

Les munitions pour petites armes en boîtes de carton ou autres, et en quantités n'excédant pas 75 livres, peuvent être emballées avec des articles non explosibles et non enflammables, et avec des amorces de petites armes ou des capsules de percussion (voir paragraphe 1619), pourvu que l'envoi soit certifié (voir le paragraphe 1668) et le colis marqué à l'extérieur comme prescrit par le paragraphe 1602.

1602. *Marque.*—Chaque colis ou caisse doit être marqué à l'extérieur, " Munitions pour petites armes ".

1603. Les munitions pour petites armes peuvent être expédiées dans tout wagon à marchandises fermé en bonne condition, sans le placard prescrit par le paragraphe 1663.

Munitions pour canons.

1604. *Emballage.*—Les munitions pour canons doivent être bien emballées et bien fixées dans de fortes caisses avec des poignées ou taquets.

1605. *Marque.*—Chaque caisse doit être marquée visiblement à l'extérieur " Munition pour canons, projectiles explosibles " ou ' Munitions pour canons, projectiles vides ", suivant que les projectiles contiennent ou non leur charge d'explosif.

1606. *Wagon.*—Un wagon contenant des munitions pour canons doit être certifié et placardé comme prescrit par le paragraphe 1663.

Projectiles explosibles.

1607. *Emballage.*—Les projectiles explosibles doivent être emballés dans de fortes caisses et chaque projectile bien assujetti. Quand le poids brut ne dépasse pas 150 livres la caisse doit avoir des poignées ou taquets.

1608. Le poids brut d'un caisse contenant plus d'un projectile ne devra pas dépasser 150 livres.

1609. *Marque.*—A l'extérieur de chaque caisse sera marqué visiblement " Projectiles explosibles " ou " Projectiles vides ". Aucune restriction autre que la mention ci-dessus n'est nécessaire pour l'expédition des projectiles vides.

1610. Pour les projectiles explosibles en grande quantité le wagon doit être certifié et placardé comme prescrit par les paragraphes 1661 et 1666.

Capsules d'explosion.

1611. *Emballage.*—Les capsules d'explosion contiennent un explosif si sensible et si dangereux qu'un emballage très soigné est nécessaire.

Les capsules d'explosion doivent être emballées dans de solides récipients en ferblanc, dans lesquelles elles doivent bien s'ajuster, et les capsules doivent être tenues

serrées par des bandes élastiques fixées dans la boîte au-dessus des cartouches. Pas plus de 100 capsules d'explosion ne doivent être mises dans une seule boîte en ferblanc. Toutes les boîtes en ferblanc doivent ensuite être bien enveloppées de papier ou de carton, et ensuite mises dans une caisse de bon bois de pas moins de trois huitièmes de pouce d'épaisseur (excepté quand les caisses sont faites de bois dur avec coins renforcés, dans quel. cas le bois n'a pas besoin d'avoir plus de trois seizièmes de pouce). Cette boîte d'intérieur doit ensuite être placée dans une boîte extérieure de bois solide n'ayant pas moins de 1 pouce d'épaisseur et n'ayant ni nœuds brisés ni crevasses. De la sciure pressée ou de l'excelsior, au moins un pouce d'épaisseur sur tous les points doit séparer les deux emballages. On ne doit pas placer plus de 20,000 capsules d'explosion dans un seul colis d'expédition.

Si la caisse extérieure n'est pas pour contenir plus de 5,000 capsules, la boîte intérieure peut être omise, et la caisse peut se faire de bois de ½ pouce; dans ce cas les boîtes en ferblanc dans les cartons doivent être séparées de la caisse extérieure et sur tous les points par au moins un pouce de sciure bien pressée ou de l'excelsior Une boîte en ferblanc ne contenant pas plus de 100 cepsules peut être emballée avec de la mèche. (Paragraphe 168.)

Les capsules pour explosion électrique doivent être mises dans des cartons n'en contenant pas plus de 50 chacun. Ces cartons doivent être emballés dans une boîte faite de planches n'ayant pas moins d'un demi-pouce d'épaisseur.

Toutes les boîtes contenant plus de 5,000 capsules d'explosion et pesant plus de 50 livres, poids brut, devront avoir des poignées ou des attaches et tous les couvercles doivent être bien asujettis.

1612. *Poids.*—Le poids brut d'un emballage extérieur contenant des capsules pour explosion ordinaire ou par électricité ne doit pas dépasser 100 livres.

1613. *Marques.*—Chaque enveloppe extérieure doit être visiblement marquée " Capsules d'explosion—Manier avec soin " ou " Capsules pour explosion électrique—Manier avec soin ". De plus, chaque wagon devra être marqué " Ne pas emmagasiner ou charger avec des explosifs puissants ".

1614. *Wagon.*—Le certificat et le placard prescrits par les paragraphes 1661 et 1666 sont requis pour les expéditions de capsules d'explosion en grande quantité, excepté qu'un envoi de pas plus de 100 capsules peut être transporté dans un wagon à marchandises en bonne condition sans certificat ni placard.

Fusées détonatrices.

1615. Les fusées détonatrices doivent être emballées dans de fortes caisses bien closes ayant des poignées ou attaches, et chaque fusée doit être bien pressée.

1616. *Poids.*—Le poids brut d'un colis ne doit pas être supérieur à 150 livres.

1617. *Marque.*—Chaque enveloppe extérieure devra être marquée visiblement " Fusées détonatrices—Manier avec soin ".

1618. *Wagon.*—Un wagon contenant des fusées détonatrices doit être certifié et placardé comme décrit dans les paragraphes 1661 et 1666.

Amorces, mèches à percussion et mèches de durée.

1619. *Emballage.*—Les amorces, mèches à percussion et de durée, doivent être emballées dans des boîtes solides et bien closes, et disposées de façon à ce que les paquets ne bougent pas dans la caisse.

Les amorces pour petites armes, contenant l'enclume, doivent être emballées après le 1er décembre 1909 dans des paquets cellulaires avec des séparations entre les rangées et les colonnes d'amorces, de sorte que l'explosion d'un partie des capsules dans l'envoi total ne causera pas l'explosion de toutes les amorces. Les capsules de percussion peuvent être emballées dans des boîtes en métal ou autres ne contenant pas plus de 500 capsules, mais la construction de la capsule, et la sorte et la quantité

d'explosif dans chacune, doivent être telles que l'explosion d'une partie des capsules dans tout l'envoi ne puisse causer l'explosion de toutes les capsules.

Les amorces pour petites armes et capsules à percussion peuvent former partie du poids total de 75 livres de munitions pour petites armes qui peuvent être placées avec d'autres articles comme autorisé par le paragraphe 1601*i*.

1620. *Poids.*—Le poids total d'un seul colis ne devra pas dépasser 150 livres.

1621. *Marque.*—Chaque boîte extérieure devra être marquée lisiblement " Amorces pour petites armes ", ou " Capsules à percussion—Manier avec soin ", ou " Fusées à percussion " ou " Fusées à combinaison—Manier avec soin ", etc.

1622. *Wagon.*—Les amorces, capsules et fusées de durée peuvent être expédiées dans un wagon à marchandises en bonne condition, sans le placard prescrit par le paragraphe 1663.

Groupe 7.—Feux d'artifice.

1641. *Emballage.*—Les feux d'artifice ordinaires doivent être finis, à l'exclusion des simples ornements, comme livrés au commerce de détail, et doivent être soigneusement emballés dans des boîtes solides, étanches et à l'épreuve des étincelles.

1642. *Marque.*—Chaque caisse extérieure devra être marquée bien lisiblement " Feux d'artifice ordinaires—Tenir loin du feu ".

1643. *Wagon.*—Les feux d'artifice ordinaires peuvent être expédiés dans un wagon ordinaire en bonne condition (paragraphe), mais ils ne doivent pas être chargés dans un wagon avec des explosifs ou des articles inflammables (paragraphe 1680).

Un wagon contenant une quantité de feux d'artifice devra porter le placard " Inflammable ". (Voir paragraphe 1663.)

Feux d'artifice spéciaux.

1644. *Emballage.*—Les feux d'artifice spéciaux devront être à l'état fini, à part les détails de simple ornementation comme fournis au commerce de détail, et ne doivent pas contenir une amorce ni un détonateur. (Voir paragraphe 1501*f*.) Ils doivent être soigneusement emballés dans des caisses à l'épreuve des étincelles, conformes aux règles générales *D, E, F,* avec des taquets ou poignées.

1645. *Poids.*—Le poids brut de chaque colis contenant des feux d'artifice spéciaux ne devra pas être de plus de 200 livres.

1646. *Marque.*—Chaque caisse qui contient des feux d'artifice spéciaux ou un mélange d'ordinaires et de spéciaux, devra être bien marquée, " Feux d'artifice spéciaux—Manier avec soin—Tenir loin du feu ".

1647. *Wagon.*—Les feux d'artifice spéciaux peuvent être envoyés dans tout wagon de fret en bonne condition, paragraphe 1663, mais ils ne doivent pas être chargés dans un wagon avec des explosifs ou des matières inflammables (paragraphe 1680). Un wagon contenant une quantité de feux d'artifice spéciaux devra être protégé par le placard " Inflammable " (voir paragraphe 1663).

Fusée de sûreté et pétards.

1648. Les fusées de sûreté et les pétards, quand ils sont bien emballés en caisses ou en barils peuvent être acceptés pour l'expédition et chargés dans tout wagon avec toute sorte de matière explosible ou inflammable, ou avec d'autre fret. Si des capsules sont emballées avec des fusées de sûreté, le colis extérieur devra être marqué comme prescrit par le paragraphe 1613. (Voir paragraphe 1611.)

Section III.—Choix et préparation des wagons.

1661. Le transport sur des explosifs dépend beaucoup de la sorte et de la condition du wagon dans lequel ils sont chargés.

Pour le transport de—
Poudre noire ou brune,
Explosifs puissants,
Poudre sans fumée pour petites armes,
Fulminates,
Capsules d'explosion,
Capsules pour explosion électrique,
Munitions pour canon, projectiles explosibles,
Projectibles explosibles, ou
Fusées détonantes,
seuls des wagons vérifiés et placardés pourront être employés. (Voir paragraphes 1662 et 1666.)

1662. Les wagons certifiés doivent être inspectés en dedans et en dehors, et doivent être conformes aux spécifications suivantes:—

(*a*) Capacité d'au moins 60,000 livres. Les wagons de fret avec plancher en acier ou autres wagons avec engrenage à friction, devront être employés quand c'est possible. Sur les chemins de fer à voie étroite et autres, dont les wagons de fret sont de capacité inférieure à 60,000 livres, les explosifs pourront être transportés dans des wagons de moindre capacité, pourvu que l'on emploie les wagons les plus grands et les plus solides.

(*b*) Les wagons doivent avoir des freins à air et à main dans de bonne condition de fonctionnement.

(*c*) Ils ne doivent pas avoir de planche disjointe ou des fentes dans le plafond, les côtés et les bouts.

(*d*) Les portes doivent fermer si hermétiquement qu'aucune étincelle ne puisse passer par les joints, et si nécessaire elles doivent être tringlées. Le tringlage des portes devra être fait à l'intérieur et cloué au cadre, là où il formera un tampon contre lequel la porte fermée est pressée. L'ouverture en dessous des portes sera fermée de la même façon.

(*e*) Les tourillons des essieux et les trucks devront être soigneusement examinés et mis dans une condition qui réduira au minimum le danger d'échauffement et autres ennuis nécessitant le découplement du wagon avant son arrivée à destination. Les dessus ou couvercles des boîtes de roues devront être bien en place.

(*f*) Le wagon doit être soigneusement balayé avant d'être chargé, les trous dans le plancher ou les côtés doivent être réparés, et on doit avoir soin qu'aucun clou ou boulon ne ressorte ou qu'une pièce de métal puisse se mettre à jouer, ou faire des trous dans les colis d'explosifs pendant le transport.

(*g*) Quand le wagon doit être complètement chargé d'explosifs, ou quand des explosifs sont chargés sur des boulons ou chevilles exposés, ces boulons ou chevilles seront recouverts de courtes pièces de bois solide (planche de 2 pouces) clouées au plancher afin d'empêcher qu'ils ne traversent les colis d'explosifs.

(*h*) Le toit du wagon doit être soigneusement inspecté du dehors pour les endroits détériorés, surtout en dessous ou près de la plate-forme, et tels endroits devront être couverts pour empêcher qu'ils ne prennent feu par les étincelles. Un wagon avec un toit généralement détérioré, même sans crevasse, ne devra pas être employé.

(*i*) Quand les explosifs doivent être transportés dans un wagon pris en route, on doit en chosir un avec des portes à coulisses en bonne condition, ou avec des portes joignant si bien que des tringles ne seront pas nécessaires.

(*k*) L'agent transporteur devra faire examiner le wagon afin qu'il soit bien préparé, et doit avoir un " certificat de wagon " signé en triplicata sur la formule prescrite (paragraphe 1665) avant de permettre le chargement du wagon.

(*l*) Les wagons qui ne sont pas en bonne condition, comme spécifié ci-dessus, ne devront pas être fournis à l'expéditeur ou employés pour le transport des explosifs.

1663. Un chargement complet ou moins d'un chargement de wagon de:—

Munitions pour petites armes,
Amorces,
Fusées à percussion,
Fusées de durée ou combinaison,
Munitions pour canon, projectiles vides,
Feux d'artifices,

peuvent être chargés dans tout wagon de fret en bonne condition, et dont le toit n'est pas en danger de prendre feu par suite de parties détériorées non protégées. Ces wagons peuvent servir sans être certifiés et placardés comme prescrit par les paragraphes 1661 et 1666, mais les wagons contenant des

Muntions pour canons, projectiles vides,
Poudre à canon sans fumée, ou des
Feux d'artifice,

doivent être protégés par le placard " Inflammable " (voir paragraphe 1868), et les portes tringlées si nécessaire.

Placarder wagon et certifier contenu.

1664. La pratique uniforme est importante, et les formules prescrites de certificats de wagons et de placards doivent être employées.

1665. *Certificat de wagon.*—Le certificat suivant (prescrit par le paragraphe 1662k), imprimé sur de fort carton mesurant 7 x 7 pouces, devra être dûment exécuté en triplicata par le transporteur et par l'expéditeur s'il charge les wagons. L'original doit être donné par le transporteur à la station de départ, et les deux autres attachés à l'extérieur des portes des wagons, un de chaque côté, la partie basse du certificat à 4½ pieds au-dessus du plancher.

Certificat du wagon.

N° 1. ....Station,

................19....

Je certifie par les présentes que j'ai aujourd'hui personnellement examiné................le wagon n°.........., et que le toit et les côtés n'ont pas de planches disjointes, trous ou fissures ou parties détériorées par où des étincelles pourraient causer le feu, que les boulons et chevilles sont bien protégés, et qu'il ne se trouve aucune pièce en jeu ou de clous en projection du plancher ou des côtés du wagon qui pourraient abîmer les colis ou les explosifs; aussi que le wagon est en bonne condition et qu'il a été aujourd'hui même bien balayé avant d'être chargé; que j'ai examiné toutes les boîtes d'essieux et qu'elles sont bien couvertes, garnies et graissées, et que les freins à air et à main sont dans un état de bon fonctionnement.

....

N° 2. ....Station,

................19....

Je certifie par les présentes que j'ai aujourd'hui personnellement examiné le wagon ci-dessus, que le plancher est en bonne condition, et a été bien balayé, et que le toit et les côtés n'ont ni planches disjointes, trous ou fissures ou parties détériorées qui pourraient recevoir des étincelles et amener un commencement de feu, que les chevilles et boulons sont protégés, et qu'il n'y a aucune pièce de fer ou clou en projection du plancher ou des côtés du wagon qui puisse abîmer les colis d'explosifs; que les explosifs dans ce wagon ont été chargés et bien assujettis, et que le wagon a été placardé conformément aux paragraphes 1661, 1666 et 1674 à 1683, inclusivement, des règlements pour le transport des explosifs prescrit par la Commission des chemins de fer du Canada; que les portes joignent si bien ou ont été tringlées de façon à ce que les étincelles ne puissent passer par les joints ou en dessous.

....

....

NOTE.—Les deux certificats doivent être signés: 1° le certificat n° 1 par le représentant du transporteur. Pour tous les envois chargés par l'expéditeur, lui, ou son agent autorisé, et le représentant du transporteur, doivent signer le certificat n° 2. Quand le wagon n'est pas chargé par l'expéditeur, le certificat n° 2 doit être signé seulement par le représentant du transporteur. Un expéditeur devrait refuser de se servir d'un wagon qui n'est pas en bonne condition.

1666. *Placard.*—Chaque wagon contenant l'un des explosifs spécifiés dans le paragraphe 1661, et en n'importe quelle quantité, doit être protégé en attachant à l'extérieur du wagon des deux côtés et extrémités, le bord du bas ne devant pas être à plus de 4½ pieds du plancher du wagon, une pancarte régulière de 12 x 14 pouces, sur laquelle apparaîtra en impression rouge et noire sur du papier fort, l'avis suivant:—

EXPLOSIFS.

(Impression en rouge.)

MANIER AVEC SOIN.

TENIR ÉLOIGNÉ DU FEU.

(Impression en rouge.)

......................Station,..........................19....

RÈGLEMENTS CONDENSÉS POUR LA MARCHE DU WAGON.

1. Ce wagon ne doit pas être attaché à un train de voyageurs ou train mixte.

2. Les wagons contenant des explosifs doivent être près du centre du train et tous ensemble si désiré; ils doivent être au moins à quinze wagons de la locomotive et à dix du wagon de queue si la longueur du train le permet.

3. Les wagons contenant des explosifs doivent être placés entre des wagons fermés ne contenant pas de matières inflammables, charbon de bois, coton, acide, bois, fer, tuyaux ou autres articles susceptibles de traverser les bouts du wagon.

4. Un wagon avec bâti en acier contenant des explosifs peut être placé entre des wagons à bascule en acier dans un train.

5. Les freins à air et à main sur ce wagon doivent bien fonctionner.

6. En atttelant ou dételant ayez soin d'avoir un wagon entre celui des explosifs et la machine autant que possible, et ne pas découpler ce wagon lorsqu'il est en mouvement.

7. Evitez tous les chocs à ce wagon et attelez soigneusement.

8. Evitez de placer ce wagon près d'un endroit où le feu peut prendre.

9. Les locomotives sur une voie parallèle ne doivent pas rester à côté ou près de ce wagon quand cela peut être évité.

1667. Un wagon contenant un des explosifs (comme prescrit dans le paragraphe 1661) ne doit pas être laissé partir d'une station ou voie de garage sans avoir les certificats et placards prescrits dans les paragraphes 1665 et 1666 bien apposés.

1668. *Certificat de l'expéditeur.*—Avant que l'un des colis contenant un ou plusieurs des articles suivants:—

> Poudre noire ou brune, explosifs puissants, poudre à canon sans fumée, poudre sans fumée pour petites armes, fulminates, munitions pour canon—projectiles explosibles, munitions pour canon, projectiles vides, projectiles explosibles, fusées détonatrices, capsules d'explosion, capsules d'explosion par contact électrique, amorces (nommer le genre), fusées à percussion, fusées de durée ou combinées, feux d'artifice ordinaires ou spéciaux, fusées de signaux ou pétards de signaux,

puissent être acceptés, l'expéditeur devra délivrer au transporteur un ordre d'expédition sur lequel chaque article est bien mentionné par son nom, comme spécifié dans ce paragraphe; et au-dessus de la signature de l'expéditeur ou de son agent autorisé, doit être imprimé, écrit ou timbré, et faire partie de l'ordre d'expédition, le certificat ci-dessous:—

Ceci est pour certifier que les articles ci-dessus ont bien été décrits, et sont emballés et marqués et sont dans une condition propre autransport, suivant les règlements prescrits par la Commission des chemins de fer du Canada.

Le transporteur doit voir à ce que l'expédition soit bien décrite et que le poids brut correct soit donné sur la feuille de route. Le transporteur doit aussi faire écrire ou timbrer sur la carte et la feuille: "Le certificat de l'expéditeur a été déposé chez le premier transporteur".

La carte de route, pour un wagon contenant une quantité des explosifs nommés dans le paragraphe 1661, doit aussi être marquée dans le haut du mot "Explosifs".

1669. Le transporteur doit voir à ce que l'ordre d'expédition pour les explosifs soit gardé à la station de départ sur une liasse spéciale, avec tous les autres certificats originaux pour les wagons se rattachant à cette station. Les certificats de wagon en duplicata et triplicata pris des wagons non déchargés à toute station peuvent être détruits s'il n'y a pas violation de ces règlements à rapporter. (Vois paragraphe *G*, règles générales.)

EXPÉDITIONS DES LIGNES AVEC LESQUELLES IL Y A RACCORDEMENT.

1670. Les wagons contenant des explosifs comme spécifié dans le paragraphe 1661 qui sont offerts par des lignes avec lesquelles il y a raccordement, devront être soigneusement inspectés, sans inutilement remuer le chargement, par la compagnie qui le reçoit, pour voir si ces règlements ont été observés, et le wagon ne doit pas être expédié jusqu'à ce que les violations à ce règlement n'aient été corrigées.

Les envois d'explosifs offerts par des compagnies de navigation doivent se conformer à ces règlements, et les feuilles de route de l'accise doivent porter les endossements prescrits par le paragraphe 1668.

MANUTENTION DES EXPLOSIFS.

1671. En maniant des colis d'explosifs aux stations et dans les wagons, on doit prendre le plus grand soin d'éviter leur chute ou des chocs. On ne doit ni les jeter, ni les laisser tomber, ni les rouler.

1672. Le transporteur doit choisir avec soin les hommes pour ce travail, voir que la plateforme et les pieds des hommes soient autant que possible sans sable, et doit prendre toutes les précautions contre le feu. On ne doit jamais laisser des personnes non autorisées avoir accès aux explosifs pendant qu'ils sont sous la garde du transporteur. On devra prendre des précautions, si possible, pour l'emmagasinage des explosifs en dehors de la station, et tout effort devra être fait pour réduire le temps de cette garde à un minimum. L'enlèvement prompt par les destinataires doit être exigé pour éviter tout danger inutile.

1673. Les envois d'explosifs puissants et de poudre ne devront pas être déchargés à une station qui n'est pas une agence, à moins que le destinataire ne soit là pour en prendre livraison ou à moins que des facilités de magasinage ne soient établies à ce point pour leur protection.

Chargement du wagon.

1674. Les caisses d'explosifs, quand elles sont chargées dans le wagon, doivent rester sur leur fond. Un wagon ne doit pas contenir plus de 70,000 livres de poids brut d'explosifs. Cette limite ne s'applique pas aux envois de munitions.

1675. Les explosifs emballés dans des tonneaux, excepté s'ils sont en double caisse, devront être chargés sur le côté avec la tête vers l'arrière du wagon, et on ne doit pas les placer dans l'espace entre les portes à moins qu'elles ne soient planchéiées à l'intérieur aussi haut que le chargement.

Les grands tonneaux, barils, ou barillets peuvent être chargés indifféremment.

1676. Les colis contenant un des explosifs pour le transport duquel un wagon certifié et placardé est prescrit (pargraphe 1661), doivent être assujétis, calés et étayés par celui qui le charge, afin d'empêcher un changement de position par les chocs ordinaires incidents au transport. Un soin spécial doit être pris pour les empêcher de tomber sur le plancher, ou d'avoir une chute quelconque pendant le transit. Pour éviter des délais aux trains de fret, quand il y a plus d'un envoi d'explosifs chargés dans un wagon pris en route, chaque expédition devra être tenue séparée. Si l'étayement est défait par suite du déchargement d'une partie, le reste doit être étayé à nouveau.

1677. Les fusées détonatrices ou fusées d'explosion, ou capsules d'explosion électriques, ne doivent pas être chargées sur un wagon avec des explosifs puissants d'aucune sorte, y inclus des projectiles explosifs, ni avec de la nitro-cellulose humide, ni avec de la poudre sans fumée pour petites armes.

1678. Le fulminate en quantité ne doit pas être chargé avec aucun autre explosif ou substance inflammable, excepté des munitions de petites armes, amorces, fusées à percussion, fusées de durée ou combinées, fusées de signaux ou pétards pour signaux.

1682. Les substances inflammables, acides, allumettes, feux d'artifice, drogues, produits chimiques et cylindres contenant des gaz liquides ou gazeux, soit protégés par une étiquette ou non, ne devront pas être placés dans un wagon contenant des explosifs (excepté des munitions pour petites armes, amorces, fusées à percussion, fusée de durée ou combinées, fusées et pétards de signaux), ni non plus les explosifs doivent être emmagasinés sur la propriété du chemin de fer près de tels articles.

Quand il est possible, des jours fixés et séparés seront assignés pour la réception des envois de moins d'un wagon complet d'explosifs.

1683. Dans un wagon contenant des explosifs, tous les colis d'autre fret doivent être chargés et étayés de façon à empêcher tout dommage aux colis d'explosifs. Quand c'est possible, les explosifs doivent être chargés de façon à éviter les points de transfert.

Aux stations où il est nécessaire de remuer les explosifs pendant la nuit, il est recommandé que l'on se serve de lampes électriques à incandescence.

MANŒUVRE DES WAGONS CONTENANT DES EXPLOSIFS.

1684. Les wagons contenant des explosifs ne doivent pas être mis sur un train de voyageurs ou un train mixte. La phrase " wagon contenant des explosifs ", tel que comprise dans ce ou les paragraphes subséquents, excepté le paragraphe 1697, réfère aux explosifs spécifiés dans le paragraphe 1661.

1685. *Expédition des envois d'explosifs.*—Tout effort possible devrait être fait pour accélérer la marche des wagons d'explosifs.

1686. *Dans les trains directs.*—Les wagons contenant des explosifs doivent être placés près du centre du train, et deux ou plusieurs wagons peuvent être ainsi placés si désiré. Ils doivent être à au moins 15 wagons de la machine et 10 du wagon de queue quand la longueur du train le permet.

De tels wagons peuvent être placés entre deux wagons couverts qui ne sont pas chargés de substances inflammables, charbon de bois, coton, bois, fer et tuyaux ou autres articles susceptibles de traverser le bout par suite de chocs.

Quand les explosifs sont montés sur des wagons avec bâtis en acier, de tels wagons seront placés dans le train entre les wagons à bascule. Tous les wagons contenant des explosifs doivent avoir des freins à air et des freins à main.

1687. *Dans la manœuvre et trains locaux.*—Les wagons contenant des explosifs doivent être accouplés en se servant des appareils à air comprimé, et ils doivent être placés aussi près du centre que possible.

1688. *Manœuvre dans les cours.*—En manœuvrant des wagons contenant des explosifs dans les cours, ou sur des voies de garage, ils doivent, à moins que ce ne soit pratiquement impossible, être accouplés à la machine avec un wagon entre, et on ne doit jamais les dételer pendant la marche.

On doit les accoupler soigneusement et éviter tous les chocs non nécessaires.

On doit empêcher les autres wagons de heurter un wagon chargé d'explosifs. Ils doivent être placés dans les cours et les garages de façon à ce qu'on les touche le moins possible, loin de tout danger d'incendie, et quand c'est possible on ne doit pas laisser de locomotives sur une voie parallèle ou trop près.

1689. Dans aucune circonstance il ne faut laisser un wagon qu'on sait devoir avoir le placard " Explosifs " partir d'une station, y inclus les points de transfert ou garage, à moins qu'il n'ait bien sa carte et qu'il soit en bonne condition.

1690. Quand un wagon contenant des explosifs est dans un train, le transporteur doit avoir soin de notifier les employés du train et de la locomotive de la présence et de l'endroit du wagon avant que le train quitte la station initiale.

1691. De tels wagons doivent être fréquemment inspectés pour voir si la carte est exacte. Si une de ces cartes se détache et se perd en route, on devra la remplacer à l'arrivée dans les cours de la prochaine division.

1692. A moins d'autre arrangement, quand un wagon contenant des explosifs est pour être transféré, déchargé ou chargé pour une cause quelconque, à un point donné, station ou cour, le transporteur doit donner avis à cette station par télégramme de l'heure probable de l'arrivée et du nombre de wagons (non par les numéros des wagons), afin qu'une surveillance soit faite dans la manœuvre de ceux-là.

1693. Aux points où les trains s'arrêtent, les wagons contenant des explosifs et les wagons avoisinant devront être examinés pour voir s'ils sont en bonne condition, si les coussinets ne chauffent pas ou s'ils ne sont pas susceptibles de causer des dommages. Si les wagons contenant des explosifs et les wagons avoisinant sont laissés à court de leur destination, le transporteur doit s'arranger pour qu'un avis soit donné afin d'éviter un accident.

1694. Quand un wagon contenant des explosifs est ouvert pour une cause quelconque, on doit inspecter les colis pour voir s'ils sont bien assujétis et en bonne condition, et qu'aucune boîte de dynamite ne reste debout ou sur le côté. Si on

découvre de la dynamite qui s'échappe, ou de la poudre, les paquets défectueux doivent être enlevés et placés dans un endroit sûr. La poudre et les autres explosifs perdus doivent être balayés et enlevés soigneusement. Si le plancher se trouve mouillé de nitro-glycérine, le wagon n'est pas sûr pour l'usage, et le préposé devra immédiatement demander au surintendant le séchage et le lavage du plancher avec une solution saturée de potasse ou de soude. Si nécessaire, le wagon doit être placé sur une voie de garage isolée et un avis donné à qui de droit. (Voir paragraphes 1534 et 1535).

1695. Les certificats et placards prescrits dans les paragraphes 1665 et 1666 doivent être enlevés aussitôt que le wagon est déchargé.

1696. Le transporteur devra voir à ce que tous les expéditeurs de son territoire reçoivent une copie des présents règlements.

EN CAS DE CATASTROPHE.

1697. Dans le cas d'un accident à un ou plusieurs wagons contenant des explosifs, tous les colis non brisés doivent être mis en sûreté, et autant que possible tous ceux du groupe "explosifs puissants" brûleront en petite quantité tranquillement et sans causer d'explosion, cependant on doit tout faire pour éteindre le feu. Avant de commencer à dégager les débris dans lesquels se trouve un wagon d'explosifs, tous les colis non brisés doivent être mis en sûreté et autant que possible des colis brisés enlevés, et le reste saturé d'eau. Beaucoup d'explosifs partent facilement si un choc se produit, ou si une étincelle est allumée par deux pièces de métal ou une pièce de métal et une pierre qui s'entrechoquent. En déblayant un accident, on prendra donc bien soin de ne rien faire jaillir avec les outils, et en se servant de la grue ou de la locomotive pour déchirer les débris, la possibilité de la production d'étincelles doit être considérée. Dans le cas de la plupart des explosifs le danger d'explosion est réduit au minimum si on les sature d'eau; mais avec les dynamites, l'eau ne les garantit pas des explosions par choc. Au cas où du fulminate a été répandu partout par un accident, après que les débris ont été déblayés, la surface du sol devra être enlevée, et après avoir saturé la place avec de l'huile, on remettra de la terre neuve. Si ceci n'est pas fait, quand la terre et le fulminate seront séchés, de petites explosions pourront avoir lieu quand la terre mélangée sera pilée ou touchéee.

1868. Un placard blanc de la forme d'un losange, imprimé sur un fort papier mesurant 15 pouces dans chaque diagonale, et portant la mention en lettres rouges et noires "Inflammable—Tenir éloignés le feu et les lumières—Manier avec soin", devra être placé extérieurement et de chaque côté du wagon contenant une quantité assez forte de poudre sans fumée pour canon, ou de munitions pour canon avec projectiles vides ou de feux d'artifice.

EXCEPTIONS.

POURVU QUE les explosifs soient emballés conformément aux lois du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, chargés et transportés par des routes entièrement sur territoire canadien, suivant les règlements ci-dessus, ils peuvent être transportés du port d'importation à leur destination en Canada, ou à travers le Canada en un pays autre que les Etats-Unis d'Amérique; ou des dites destinations canadiennes, ou de la place de manufacture en Canada, pour exportation dans tous les cas dans un pays autre que les Etats-Unis d'Amérique.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que les règlements ici prescrits, excepté s'il n'en est pas fait autrement mention, seront mis en vigueur pas plus tard que le premier jour de novembre 1909.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Sous-commissaire en chef,

Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 47.

Ordonnance n° 8137.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 14 septembre 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE DE l'habitude qu'ont certaines compagnies de chemins de fer de faire enlever les madriers aux traverses de grandes routes et de chemins de fermes pendant les mois d'hiver, et dans l'affaire des articles 2, 30, 235 et 253 de l'Acte des chemins de fer. Dossier 9558.

SUR le rapport et la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission.

IL EST ORDONNE—

1. Que dans l'exploitation des lignes de chemins de fer là où la tombée de la neige est telle qu'elle nécessite l'emploi de charrues chasse-neige, la compagnie pourra enlever les madriers des traverses de chemins de fermes; Pourvu qu'aucun des dits madriers ne soit enlevé sans nécessité, et qu'ils soient remis en place par la compagnie au printemps, ou aussitôt après la fonte de la neige.

2. Qu'aux endroits où il est nécessaire de se servir de charrues chasse-neige sur des lignes de chemins de fer traversant des grandes routes, les compagnies de chemins de fer pourront enlever un madrier le plus rapporché du dedans de chaque rail, lequel madrier devra être remis en place au printemps ou aussitôt la neige disparue.

3. Que l'ordonnance de la Commission, n° 6255, en date du 10 février, soit, et elle est par les présentes, révoquée.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 48.

Ordonnance 8145.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 14 septembre 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE DE l'équipement des fourgons de fret, par les compagnies de chemins de fer, de leviers d'accouplement, et de l'équipement des coupoles de leurs fourgons de queue, par les dites compagnies, de manomètres à air et de soupapes d'entrée d'air. Dossier 9000. Cas 4294.

SUR le rapport et la recommandation d'un des inspecteurs de la Commission, et après avoir entendu les avocats du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du New-York-Central, du Michigan-Central et du Boston et Maine, et ce qui fut discuté à cette audience—

IL EST ORDONNE que les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada, faisant l'exploitation de chemins de fer à

vapeur, devront chacune, avant le 1er jour d'avril 1910, munir leurs fourgons de fret de leviers d'accouplement, et les coupoles de leurs cambuses, d'indicateurs de pression et de soupapes de contrôle.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que toute compagnie de chemin de fer sera passible d'une amende n'excédant pas $25 pour chaque infraction aux règlements ci-dessus, passé le délai après lequel ces règlements seront en vigueur.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Bureau de la Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 49.

Dossier 9690. Cause 4704.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Ordonnance n° 8392, datée du jeudi, 7 octobre 1909.

RÈGLEMENTS POUR LES FILS TRAVERSANT LES VOIES FERRÉES.

AVIS AUX PÉTITIONNAIRES : Envoyer au secrétaire de la Commission, avec la demande, trois copies d'un croquis donnant le plan et le profil de la traverse. Envoyer aussi la preuve que la compagnie de chemin de fer a reçu copie de la demande et du croquis.

Le croquis doit montrer:—

(*a*) L'emplacement des poteaux ou des tours, ou la situation du conduit souterain par rapport à la voie; et le matériel avec le quel ils seront faits.

(*b*) Le nombre des fils ou câbles que l'on se propose de poser, la distance de ceux-ci à la voie, et la méthode d'attache des fils conducteurs aux isolateurs.

(*c*) La situation de tous les autres fils à traverser, et leurs supports.

(*d*) Le potentiel maximum, en volts, entre les fils, le potentiel entre les fils et la terre, et le courant maximum, en ampères, qui sera transmis.

(*e*) La sorte et la dimension des fils ou conducteurs dont on se servira pour la traverse.

(*f*) Sur les circuits de 10,000 volts, ou plus, le système de protection des conducteurs des arcs aux isolateurs.

(*g*) Le nombre des isolateurs supportant les conducteurs à la traverse. (Voir aussi "j" dans les devis.)

N.B.—Mettre un nom distinctif, le numéro, la date et la signature sur le dessin. Marquer l'emplacement exact de la traverse proposée sur le dessin, de façon que celui-ci puisse être identifié de suite.

"A."

CONDITIONS ET DEVIS POUR LA TRAVERSE DES FILS.

Adoptés et confirmés par l'ordonnance de la Commission n° 8392, daté le 7 octobre 1909.

CHAP. I.—TRAVERSES AU-DESSUS.

CONDITIONS :—

1. Le pétitionnaire devra, à ses frais, ériger et placer les lignes, fils, câbles ou conducteurs autorisés à être construits en travers du dit chemin de fer, et devra, à ses frais, en tout temps, les maintenir en bon ordre et condition, à la hauteur mon-

trée sur le croquis et d'après les devis ci-dessous, de façon qu'en aucun temps il ne sera causé de dommages à la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, ou à toute autre personne étant sur le dit chemin de fer ou s'en servant légalement, et prendra tous les moyens nécessaires pour mpêcher que de telles lignes, filcs, câbles ou conducteurs tombent en dessous de la dite hauteur.

2. Le pétitionnaire devra en tout temps dédommager entièrement la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, ou toute personne étant sur, ou se servant légalement du dit chemin de fer de, pour, ou contre toutes pertes, dépenses, dommages et frais auxquels la dite compagnie de chemin de fer pourra être exposée en raison de dommages ou préjudices à des personnes ou propriétés causés par l'un des dits fils ou câbles ou tout appareil ou accessoires dont il est question qui ne seraient pas établis en conformité avec tous les termes et règlements de cette ordonnance, ainsi que de tout dommage ou préjudice résultant de l'imprudence, de la négligence ou de la maladresse des employés ou agents du pétitionnaire.

3. Aucun travail ne devra, en aucun temps, être fait sous l'autorité de cette ordonnance, de façon à obstruer, retarder, ou d'aucune façon contrarier la circulation ou la sécurité des trains ou du trafic du dit chemin de fer.

4. Quand, en fixant une telle traverse, il est nécessaire d'ériger des poteaux au milieu de la voie, le pétitionnaire, avant de commencer aucun travail pour cette traverse, donnera à la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, un avis par écrit d'au moins soixante-douze heures auparavant, et la dite compagnie aura le droit de placer un inspecteur sous la surveillance duquel le travail sera fait, et dont le salaire, à un taux n'excédant pas trois dollars par jour, sera payé par le pétitionnaire. Si le pétitionnaire se trouve être une municipalité et que la traverse se trouve sur une route sous sa juridiction, le salaire de l'inspecteur devra être payé par la compagnie.

4*a*. Il ne sera pas, cependant, nécessaire pour le pétitionnaire de donner un avis par écrit à la compagnie, comme il est dit ci-dessus, quand il s'agit de travaux de réparation ou d'entretien de la traverse, quand de tels travaux deviennent nécessaires par cas de force majeure.

5. Là où des fils ou câbles doivent être posés à travers un chemin de fer au-dessus, en dessous, ou parallèles à des lignes existantes, à la traverse, soit dans la largeur à construire, ou dans la portée adjoignant de chaque côté, les précautions additionnelles considérées nécessaires par un ingénieur de la Commission devront être prises par le pétitionnaire.

6. Rien dans ce règlement ne pourra porter préjudice ou enlever les droits à la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du chemin de fer, d'adopter en aucun temps l'usage de la force électrique ou autre, et de placer, entretenir au-dessus, dessus ou en dessous de sa voie, les poteaux, ligns, fils, câbles, tuyaux et conduits, et autres appareils et accessoires pouvant être nécessaires ou convenables à de tels projets. La responsabilité pour les frais de l'enlèvement, changement de place ou construction de poteaux, lignes, fils, câbles ou autres appareils ou accessoires, érigés par le pétitionnaire au-dessus ou en dessous des voies de la dite compagnie de chemin de fer, rendus nécessaires par une des causes mentionnées dans ce paragraphe, sera fixée par la Commission, sur la demande de la partie intéressée.

7. Toute dispute s'élevant entre le pétitionnaire et la dite compagnie de chemin de fer au sujet de la façon dont les dits fils ou câbles doivent être érigés, placés, maintenus, servir ou être réparés, devra être référée à un ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale.

8. Les fils ou câbles du pétitionnaire devront être érigés, placés et maintenus à travers le dit chemin de fer d'après le croquis approuvé par la Commission et le devis ci-dessous. Si le croquis diffère du devis, ce dernier devra être suivi, à moins d'un ordre contraire de la Commission.

9. Dans chaque cas où la ligne d'une compagnie de chemin de fer devra être construite sous les fils ou câbles d'une compagnie de télégraphe ou de téléphone, la construction de la compagnie de télégraphe ou de téléphone sera faite conformément au devis ci-dessus, et tous les changements nécessaires pour rendre la construction conforme au dit devis devront être faits par la compagnie de télégraphe ou de téléphone aux coût et frais de la compagnie de chemin de fer.

TAVERSES AU-DESSUS.

Devis.

A. *Marque des poteaux.*—Les poteaux, tours, et autres supports de fils de chaque côté de, ou adjoignant les traverses de chemins de fer, devront porter des marques montrant (*a*) le nom de la compagnie ou de l'individu les possédant ou les entretenant, et (*b*) le voltage maximum entre les conducteurs; les caractères de la marque devront être bien visibles du sol.

B. *Lignes séparées.*—Deux lignes séparées ou plus pour la transmission d'énergie électrique ne pourront être établies ou entretenues dans le même plan vertical. Le mot "lignes", comme compris ici, veut dire l'ensemble des conducteurs, et de leurs poteaux, tours ou accessoires.

C. *Emplacement des poteaux, etc.*—Les poteaux, tours et autres structures de support de fils, devront être placés, quand c'est possible, à une distance des rails au moins égale à la longueur des poteaux ou structures employés. Les poteaux, tours et autres structures de supports de lignes ne devront sous aucune considération être placés à moins de 12 pieds du rail de la voie principale, ou moins de 6 pieds d'une voie de garage. Aux voies d'embarquement, on doit laisser le passage des voitures.

D. *Montage et force des poteaux.*—Les poteaux de moins de 50 pieds de hauteur devront être mis dans au moins 6 pieds de terre solide, et ceux de plus de 50 pieds dans au moins 7 pieds. Les poteaux devront avoir au moins 7 pouces de diamètre dans le haut. Les poteaux en cèdre des montagnes devront avoir au moins 8 pouces au sommet. Dans du terrain mou, les poteaux doivent être posés de façon à obtenir la même rigidité que l'on obtiendrait d'après le devis pour la pose dans des terrains solides. Quand la traverse se trouve dans une partie du pays où des feux de prairie ou autres pourraient les brûler, les poteaux en bois devront être couverts d'une couche de produit résistant au feu, tel que béton d'au moins deux pouces d'épaisseur, à partir du pied du poteau jusqu'à au moins cinq pieds au-dessus du sol. Les charpentes en bois devront avoir un facteur de sûreté de cinq.

E. *Pose et résistance des autres structures.*—Les tours et autres structures devront être solidement érigées sur des fondations de pierre, métal, béton, ou pilotis. Les constructions en métal ou en béton devront avoir un facteur de sûreté de quatre.

F. *Longueur de portée.*—La portée doit être aussi courte que possible, en conformité des règlements concernant la pose et l'emplacement des poteaux et tours.

G. *Equipement des poteaux de bois pour lignes télégraphiques, téléphoniques et de basse tension.*—Les poteaux de chaque côté de la voie doivent être munis de doubles bras formant croix, dont les dimensions ne seront pas moins que 3 pouces par 4 pouces, ayant chacun des chevilles de 1¼ pouce en bois dur, plantées dans les bras ou quelque autre support plus fort et avec des isolateurs appropriés. Les bras doivent être bien attachés au poteau dans une entaille par un boulon de pas moins de ⅝ de pouce au travers du poteau; les bras supportant plus de deux fils ou un câble devront être renforcés par deux liens ou pièces de bois liés aux bras par des boulons de ⅜ de pouce ou plus.

H. *Equipement de tous poteaux, tours ou autres accessoires.*—Toutes les structures supportant des fils devront être équipés à la satisfaction de la Commission.

I. *Gardes.*—Quand des bras en croix seront employés, un crochet en fer sera placé à leurs bouts et bien solidement fixé. Les crochets seront fixés de façon à reprendre le fil au cas où il se déplacerait des isolateurs.

J. *Isolateurs.*—Tous les fils ou conducteurs pour la transmission d'énergie électrique à travers un chemin de fer devront être supportés par et solidement attachés à des isolateurs convenables. Les fils ou conducteurs de circuits de 10,000 volts (ou plus) seront supportés par des isolateurs capables de supporter à l'essai deux fois et demie le voltage maximum que l'on emploiera à l'ordinaire. Un affidavit donnant les essais auxquels les isolateurs ont été soumis et l'appareil employé dans les essais devront être produits par le pétitionnaire. Les essais sur lesquels des rapports sont demandés sont comme suit:—

J-*a.* *Essai de brisure.*—Les isolateurs ayant été immergés dans l'eau pendant une période de 7 jours précédant immédiatement et finissant le jour de l'essai, seront soumis pour une période de cinq minutes à un potentiel de deux fois et demie (2.5) le potentiel maximum de la ligne sur laquelle ils doivent être installés.

J-*b.* *Essai d'étincelle.*—Donner le potentiel qui a été employé pour causer un arc ou une étincelle sur la surface de l'isolateur entre le conducteur et le point de support de l'isolateur, (1) quand la surface est sèche, (2) quand la surface est humide.

K. *Hauteur des fils.*—(*a*) Conducteurs à basse tension—Le conducteur le plus bas ne doit pas être à moins de 25 pieds du dessus du rail pour des portées jusqu'à 145 pieds; 2½ pieds de hauteur additionnelle des rails ou autres fils doivent être alloués pour chaque vingt pieds ou portion de vingt pieds additionnels. Les mots "basse tension", employés ici, voudront dire des lignes télégraphiques, téléphoniques ou usages semblables, ainsi que les conducteurs rattachés avec des circuits secondaires de commutateurs sous terre.

K-*b.* Tous les conducteurs primaires, les secondaires non enterrés et les lignes pour chemins de fer devront être maintenus à au moins 30 pieds des rails, à moins que des clauses spéciales ne soient faites pour les lignes de trolley.

K-*c.* Les conducteurs de haute tension, ceux par lesquels passe un courant de 10,000 volts ou plus, seront maintenus à au moins 35 pieds du rail.

L. *Espaces.*—Des espaces devront être maintenus tout le temps entre les conducteurs. Les distances suivantes devront être établies autant que possible: au moins 3 pieds entre les conducteurs de basse tension, au moins 5 pieds entre ceux de basse tension, primaires, secondaires non enfouis, et les lignes pour chemins de fer employant moins de 10,000 volts; au moins 10 pieds entre les conducteurs de haute tension et toutes autres lignes.

M. *Fils de retenue.*—Ces fils, aux traverses de chemin de fer, devront être au moins aussi forts que sept brins n° 16 Stub ou nouvel étalon britannique pour la mesure des fils d'acier galvanisé, et être clairement indiqués sur le croquis comme étant des retenues. Un ou plusieurs isolateurs de tension seront placés dans tous les fils de retenue; l'isolateur de la plus basse tension ne sera pas à moins de 8 pieds au-dessus du sol.

N. *Fils et autres conducteurs.*—(*a*) Là où les fils visivles pour téléphone, téiégraphe, signaux et autres courants à basse tension sont tendus en travers d'un chemin de fer, cette portée sera en fil de cuivre pas moindre que le n° 13 du nouvel étalon britannique, .092 pouce de diamètre. Les fils devront être attachés aux isolateurs par des fils de cuivre doux, n'ayant pas moins de 20 pouces de longueur et du même diamètre que le fil de la ligne elle-même.

N-*b.* Là où du fil en fer galvanisé n° 9 étalon britannique ou plus est employé dans un circuit, et où il n'y a aucun danger de détérioration par la fumée ou autre gaz, l'emploi de ce fil peut être permis pour une traverse.

N-*c.* Là où un nombre de fils recouvert de caoutchouc sont tendus en travers d'un chemin de fer, on peut les réunir en un câble en les tordant et les attachant avec du

merlin, qui doit être employé tous les trois pouces, et le tout bien attaché aux poteaux par du merlin.

N-*d*. Les fils et conducteurs pour la transmission d'energie électrique pour autres usages que télégraphe, téléphone ou autres besoins de signaux de basse tension, seront composés d'au moins 7 brins de matériaux ayant une force de tension équivalente ou plus forte que le fil de cuivre étiré n° 4 Brown & Sharpe. Ces conducteurs devront être maintenus au-dessus des fils de basse tension aux traverses, être libres de joints ou entures, et aller au moins une portée complète au delà des poteaux ou tours de chaque côté de la voie.

N-*e*. Les fils ou conducteurs sujets à un potentiel de 10,000 volts ou plus seront renforcés par des crochets, crampons, enveloppes et autre protection aux isolateurs, à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission.

N-*f*. Les conducteurs pour courants autres que ceux de basse tension auront un facteur de sûreté de 2 quand ils seront couverts de glace ou grésil d'une épaisseur de 1 pouce et sujets à un vent de 100 milles à l'heure.

O. *Position des fils*.—Les fils et conducteurs de basse tension seront érigés et entretenus en dessous de ceux de haute tension qui pourraient être attachés aux mêmes poteaux ou tours.

P. *Fils de trolleys*.—Les fils de trolley aux traverses de chemin de fer devront avoir une garde arrangée de telle façon à garder le chariot ou autre appareil en contact électrique avec le câble. Le fil de trolley, la garde et leurs supports devront être maintenus à au moins 22 pieds 6 pouces au-dessus des rails.

Q. *Câble*.—Le câble à employer sur une ligne suspendue sera au moins équivalent à 7 brins de fil d'acier galvanisé n° 13 Stubb ou nouvel étalon britannique. Quand des bras sont employés, les fils suspendus devront être attachés à un crochet de ⅝ de pouce ou plus fort, ou si attachés aux poteaux à un support en fer malléable attaché par un boulon au travers des poteaux, le câble devra être attaché au fil de suspension par des attaches de 20 pouces en 20 pouces. Les câbles avec isolement en caoutchouc de moins de ¾ de pouce peuvent être maintenus par un fil de suspension de pas moins que sept brins n° 16 Stubb ou fil d'acier galvanisé nouvel étalon britannique. Le mot "câble", tel qu'employé ici, signifiera un nombre de conducteurs isolés couverts et liés ensemble.

CHAPITRE II.—TRAVERSES SOUTERRAINES.

Conditions.

1. Les ligne ou lignes, fil ou fils, devront traverser le chemin de fer conformément au plan approuvé, et des tuyau ou tuyaux, conduite ou conduites, seront pour toute la largeur du passage contigu au chemin de fer, construits et entretenus à la profondeur demandée, suivant les devis ci-dessous.

2. Tout le travail de pose et d'entretien de chaque tuyau ou conduite, et la surveillance, seront faits par et tous les frais et dépens encourus seront supportés et payés par le pétitionnaire, mais aucun travail ne devra, en aucun temps être fait de manière à obstruer, causer du délai ou nuire à la marche ou la sécurité des trains, du trafic et autres opérations du dit chemin de fer.

3. Le pétitionnaire devra en tous temps entretenir chaqu tuyau ou conduite en bon ordre et condition, de sorte qu'en aucun temps des dommages ne seront causés à la propriété de la dite compagnie de chemin de fer, ou aucune de ses voies obstruée, ou son usage ou sa sécurité pour le trafic des trains empêché, ou le plein usage de la dite compagnie contrarié.

4. Avant que tout travail de pose, d'enlèvement ou de réparation à un tuyau ou conduite soit commencé, le pétitionnaire donnera à la compagnie du chemin de fer un avis par écrit à ce sujet au moins soixante-douze heures auparavant, accompagné du

plan et profil de la partie du chemin de fer affectée, montrant la position proposée des tuyaux ou conduites et les travaux que l'on compte faire à ce sujet, et la dite compagnie de chemin de fer pourra nommer un inspecteur pour voir à ce que le pétitionnaire en exécutant ces travaux se conforme, en tous points avec les termes et conditions de cette ordonnance, et dont le salaire, au taux n'excédant pas $3.00 par jour, sera payé par le pétitionnaire. Quand le pétitionnaire se trouve être une municipalité et la traverse se trouve une route sous sa juridiction, le salaire de l'inspecteur sera payé par la compagnie du chemin de fer.

4-*a*. Il ne sera pas, cependant, nécessaire pour le pétitionnaire de donner avis par écrit à la compagnie du chemin de fer, comme donné ci-dessus, en ce qui concerne des travaux nécessités par la réparation ou l'entretien de la traverse quand de tels travaux sont nécessités par un cas de force majeure.

5. Le pétitionnaire devra en tous temps indemniser la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, de et contre toutes pertes, coût, dommages et dépenses que la dite compagnie pourra encourir en raison de dommages ou mal fait à des personnes ou propriétés par tout tuyau, conduite, travaux ou appareils, ou si l'ordonnance autorisant les travaux n'était pas conçu et établi conformément avec les termes et clauses de ces conditions, ou si une fois construits ou posés n'étaient pas en tous temps maintenus et tenus en bon ordre et condition et suivant les termes et clauses de la dite ordonnance, ou de toute autre ordonnance ou ordonnances de la Commission y relatant, ainsi que de tous dommages ou mal résultant de l'imprudence, de la négligence ou de la maladresse des employés ou agents du pétitionnaire.

6. Rien dans ces conditions ne devra causer préjudice ou enfreindre le droit de toute compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, d'adopter en tous temps l'usage du pouvoir électrique ou autre, et de placer et maintenir sur, dessus ou dessous le dit droit de passage des poteaux, fils, conduites et autres appareils pouvant être nécessaires ou appropriés à cet effet. La responsabilité du coût de tout enlèvement, changement de place, ou construction de travaux, conduites, fils ou câbles construits ou placés par le pétitionnaire rendus nécessaires par aucune des choses mentionnées dans ce paragraphe, sera fixée par la Commission sur la demande de la partie intéressée.

7. Tout différent s'élevant entre le pétitionnaire et la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, au sujet de la manière dont les tuyaux, conduites ou autres travaux ou appareils ci-dessus désignés seront posés, entretenus ou réparés, sera référé à l'ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale et liera les parties. Appendice C, page 199.

TRAVERSES SOUTERRAINES.

Devis.

A.A. Conduite.—Argile vitrifié, bois créosoté, tuyau en métal ou en fibre peuvent être employés.

B.B. Profondeur.—L'excavation devra être assez profonde pour permettre que le dessus de la conduite soit au moins trois pieds en dessous des traverses de la voie.

C.C. Pose.—La conduite sera posée sur une base de 3 pouces de béton, mélangé dans des proportions de 1 de ciment, 3 de sable et 5 de pierre concassée ou de gravier. Là où on emploie de la pierre, cette pierre doit être de dimension à passer au travers d'un trou de 1 pouce. Après que les conduites sont posées, le tout sera encastré dans une épaisseur de béton de 3 pouces au-dessus et sur les côtés mélangé de la même façon que ci-dessus.

Là où la voie se trouve sur un remblai un tuyau porra le traverser.

D.D Remplissage.—L'excavation doit être remplie lentement et bien pressée sur le dessus et les côtés.

E.E. Protection.—L'excavation doit en tous temps être protégée par le pétitionnaire.

Approuvé,

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.

7 octobre 1909.

ORDONNANCE GENERALE N° 50.

Ordonnance n° 8860.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 10 décembre 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de la plainte des Producteurs de grains (*Grain Growers*) de Winnipeg, au sujet du long retard de la part des compagnies de chemins de fer dans le remboursement aux expéditeurs de grains pour le bois fourni pour les portes des wagons;

ET DANS L'AFFAIRE de la plainte de J. J. Denman et autres, de la province de l'Alberta, au sujet du traitement injuste à eux accordé par les compagnies du Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien en obligeant les plaignants à fournir des portes ou des planches pour l'intérieur des wagons fournis pour le transport du charbon. Dossier n° 4106.

APRES avoir entendu les plaintes ci-dessus en présence du procureur des requérants, en ce qui concerne les ordonnances antérieures dont il est ci-après question, de même qu'en présence des procureurs de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, et de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et sur les représentations de ces procureurs que de graves difficultés résulteront vraisemblablement de l'application, en ces matières, des ordonnances émises le 2ième jour de février et le 19ième jour de février 1909, et prescrivant que les expéditeurs soient payés, au moment même de l'expédition, à même les deniers de la compagnie du chemin de fer qui se trouvent entre les mains de ses agents—

IL EST ORDONNE—

1. Que les dites ordonnances du 2ème jour de février 1909 soient, et elles sont par les présentes, rescindées.

2. IL EST DE PLUS ORDONNE que, lorsque les expéditeurs, sur tous les chemins de fer ou chacun d'iceux sujets à la juridiction du Parlement du Canada, sont contraints de fournir des portes de wagons pour permettre l'usage de ces wagons pour le trafic, il sera alloué de ce chef à ces expéditeurs, les taux suivants:—

(*a*) A Fort-William et à l'ouest de cette localité, porte inférieure de wagon, $1; porte supérieure de wagon, 50 cents.

(*b*) A l'est de Fort-William, porte de wagon supérieure ou inférieure, 50 cents chacune.

ET que le règlement, entre cet expéditeur et la compagnie de chemin de fer, sera effectué par l'agent de cette dernière au point de l'expédition ou à l'endroit le plus rapproché de ce point, en permettant à l'expéditeur de déduire du prix de transport,

s'il en est qui soit payable par lui, sur le chargement du fourgon même pour lequel cette porte ou ces portes ont été ainsi fournies, le montant de sa réclamation tel qu'indiqué plus haut, l'expéditeur acquittant sa facture pour le montant qui lui est ainsi alloué, et la remettant à l'agent comme représentant une somme d'argent équivalente.

3. AU cas où l'expéditeur ne paierait pas à l'avance le prix du transport du chargement, pour lequel cette porte ou ces portes de fourgon sont ainsi fournies, la compagnie de chemin de fer, dans les trente jours de la date de l'expédition, lui remboursera, aux taux indiqués plus haut, les sommes auxquelles il aura droit pour la porte ou les portes qu'il aura ainsi fournies.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 51.

Dossier 4741-1859.

Ordonnance n° 8903.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 15 décembre 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de l'ordonnance n° 3245 de la Commission, en date du 4 juillet 1907:

ET DANS L'AFFAIRE de la demande du chemin de fer Michigan-Central que la dite ordonnance soit amendée:

SUR lecture des allégations contenues dans la dite demande, et sur la demande et la recommandation du fonctionnaire en chef du mouvement de la Commission:

IL EST ORDONNE que la dite ordonnance n° 3245, en date du 4 juillet 1909 soit, et elle est par les présentes, amendée en biffant la clause "(*b*)" du second paragraphe de la dite ordonnance, et en lui substituant ce qui suit, à savoir: ,

"(*b*)" Des tuyaux de trop-plein venant des injecteurs aspirants, ou des tuyaux à eau venant des tuyaux d'alimentation ou de la chaudière, seront posés à l'avant et à l'arrière des cendriers, et l'on s'en servira pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre et octobre, pour mouiller les cendriers.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 52.

Ordonnance n° 8982.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 22 novembre 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de la demande de l'Association des Détailleurs de Charbon, désirant obtenir de la Commission une ordonnance obligeant toutes les compagnies de chemins de fer à peser tout le charbon qu'elles transportent, venant de pays étrangers, au port d'entrée, et relativement à d'autres matières: Dossier 6026-3625.

APRES avoir entendu les témoignages et les avocats des requérants et des compagnies de chemins de fer:—

IL EST ORDONNE COMME SUIT:—

1. Dans le cas où le consignataire d'un ou de plusieurs wagons de charbon bitumineux expédié des Etats-Unis pour livraison finale à un point de l'Ontario, désirerait avoir un ou plusieurs wagons pesés au port d'entrée, il lui sera permis de donner un avis par écrit à l'agent local de la compagnie de transport recevant tel ou tels wagons au dit port d'entrée pour la livraison ou réexpédition, qu'il désire avoir l'un ou tous les wagons pesés, un tel avis devant être donné avant que le charbon soit reçu par les dites compagnies, et au reçu de cet avis, ce sera le devoir de la compagnie de peser, sans frais, au dit port d'entrée, tous les wagons mentionnés dans l'avis.

2. Tout consignataire peut donner un avis général ou continuel qu'il désire avoir les wagons qui lui sont expédiés pesés comme ci-dessus.

3. Pour un tel pesage au port d'entrée les wagons à peser pourront rester attelés l'un à l'autre en un train.

4. Le pesage du charbon au port d'entrée en vertu de cet ordre devra être sous la surveillance et le contrôle d'un peseur du gouvernement nommé par le ministre des Douanes, dont le devoir sera de préparer en triplicata un certificat du poids de chaque wagon pesé.

5. Le peseur du gouvernement devra donner un original à la compagnie de transport, si désiré; en attacher un autre à la feuille d'expédition, et conserver le troisième comme référence.

6. Au cas de différend entre la compagnie de chemin de fer et le consignataire, au sujet du charbon pesé comme ci-dessus, le certificat du poids du charbon par le peseur du gouvernement liera la compagnie.

7. Ce sera le devoir de l'agent local au dit port d'entrée de notifier le peseur du gouvernement de l'heure probable de l'arrivée de jour en jour de tous les wagons à peser, en temps opportun pour lui permettre de surveiller et de contrôler le pesage du dit charbon sans trop de délai pour les wagons en route.

8. Si la compagnie de chemin de fer a établi des bascules au point de destination du dit charbon, la compagnie y pesera tel ou tel wagon qui pourra être spécifié sur une note écrite donnée par le consignataire à l'agent de la compagnie à la gare d'arrivée dans les vingt-quatre heures après l'arrivée du charbon.

9. Si la compagnie n'a pas établi de bascules au point d'arrivée du charbon, elle devra, au point le plus rapproché de cette gare où il y a une bascule, et cela sur la route directe, peser tel ou tels wagons qui pourraient être spécifiés dans une note écrite donnée par le consignataire à l'agent de la compagnie de transport au point

d'arrivée, en temps raisonnable avant que les dits wagons soient arrivés au point où il y a une bascule.

10. Pour les services demandés à la compagnie de chemin de fer en vertu des clauses 8 et 9 ci-dessus, la compagnie de chemin de fer pourra faire payer au consignataire cinq cents pour chaque tonne de charbon dans le wagon, avec un minimum de $1.00 par wagon et un maximum de $2.00; mais aucune demande ne sera faite et aucun montant perçu pour ces services si le poids du charbon est de plus de 500 livres en dessous du poids au port d'entrée, ou si le charbon n'ayant pas été pesé au port d'entrée, le poids est de plus de 500 livres en moins que le poids indiqué sur la feuille d'expédition du wagon au moment de la remise, plus le poids du wagon lui-même tel qu'indiqué par la tare.

11. Sur avis par écrit qu'il désire avoir le wagon vide pesé, donné par le consignataire de tel charbon à l'agent à la gare d'arrivée de la compagnie qui le transporte à ce point (s'il y a une bascule), dans les cinq heures du déchargement du wagon, la compagnie pèsera le wagon à cet endroit, et pour un tel service peut demander et percevoir du consignataire un dollar par wagon; mais une telle demande ne peut être faite ni le montant perçu si le poids réel du wagon excède la tare marquée dessus de plus de 500 livres .

12. Cette ordonnance s'applique seulement aux ports d'entrée et localité de livraison dans la province d'Ontario.

13. Toute personne ou compagnie affectée par cette ordonnance peut, avec un an de cette date, en appeler à la Commission et la faire abroger.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que l'ordonnance de la Commission n° 7261, en date du 31 mai 1909, soit, et elle est par les présentes, rescindée.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 53.

Dossier 5129. Cas 1738. Ordonnance n° 8984.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, le 11 décembre 1909.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE DE L'AVIS D'ADHESION AUX TARIFS:

ATTENDU qu'un avis d'adhésion à des tarifs communs n'est pas exigé par les articles 335 et 336 de la loi des chemins de fer, concernant le trafic international, le trafic, par pays étranger, d'un endroit à un autre du Canada, et celui d'un endroit à un autre de l'étranger, passant par le Canada;

ET ATTENDU que la loi des chemins de fr, article 333, décrète que " quand le transport doit s'effectuer sur une route continue exploitée *en Canada* par deux compagnies ou plus, les compagnies intéressées peuvent convenir, pour le trafic de cette ligne continue, d'un tarif commun; et la compagnie initiale doit déposer ce tarif commun au bureau de la Commission; et l'autre compagnie ou les autres compagnies doivent signifier promptement à la Commission leur adhésion et leur con-être communiqués à la Commission.

II EST ORDONNE que l'on devra, en signifiant à la Commission l'adhésion et le consentement à un tarif commun, ou à un supplément de ce tarif, applicables entre des endroits situés au Canada, qui ont été publiés et déposés par une autre compagnie, et auxquels la compagnie donnant son adhésion et son consentement est devenue partie, se servir d'un certificat formulé comme suit, ne devant être utilisé que pour une cédule seulement, devant être imprimé sur papier de huit pouces de largeur par onze pouces de longueur, et adressé par la poste au chef de trafic de la Commission:—

(Nom au long de la compagnie adhérente.)

Département..................................

N° C. C. (de 1 progressivement.) (Lieu et date).......................

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Les présentes certifient que (nom au long de la compagnie adhérente) adhère et consent à la publication et au dépôt du tarif commun (ou supplément commun) ci-après décrit, et qu'elle se porte par les présentes partie à ce tarif et s'y soumet. (Titre au long de la compagnie de chemin de fer adhérente et n° de la cédule à

laquelle il est adhéré.)

Date de la mise à effet.......................

Emis par..........................(Compagnie.)

Ce certificat devra être signé des nom et titre de l'officier de la compagnie adhérente nommé par ses règlements pour préparer et émettre des tarifs, ou par quelque personne qu'il aura dûment autorisée à signer pour lui, telle personne devant apposer son nom au long, et son nom et son autorité pour les fins de cette ordonnance devront être communiquée à la Commission.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que, pour tenir lieu du certificat individuel ci-haut prescrit, la Commission est prête à accepter un certificat général d'adhésion dans la forme suivante, à tous tarifs communs ou à leurs suppléments, applicables entre des endroits situés dans le Canada, qui ont été publiés et déposés par d'autres compagnies y dénommées, et auxquels la compagnie donnant son adhésion et son consentement s'est portée partie; le certificat devant être adressé par la poste au chef du trafic de la Commission.

(Nom au long de la compagnie adhérente.)

Département..................................

N° G. C. (de 1 progressivement.) (Lieu et date.).......................

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Les présentes certifient que (nom au long de la compagnie adhérente) adhère et consent à tous les tarifs communs et à leurs suppléments qui pourront être à l'avenir publiés et déposés par (nom au long de la compagnie), et dans lesquels cette compagnie sera nommée comme partie à iceux, en tant que cette cédule contiendra les taux applicables, dans les limites du Canada, au transport jusqu'aux divers points de la ligne de cette compagnie ou *via* ces points (mais non à partir d'iceux).

Ce certificat devra être signé personnellement par l'officier de la compagnie adhérente nommé par les règlements de cette dernière pour préparer et émettre les tarifs.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE:

1. Que la compagnie qui préparera et émettra le tarif commun devra, à la suite du nom de chacune des autres compagnies adhérentes, indiquer, en petits caractères, le numéro du certificat d'adhésion " C. C. " ou d'adhésion générale " G. C. ", suivant le cas, de telle compagnie à ce tarif commun.

2. Que deux copies de tous certificats d'adhésion devront être déposées au bureau de la Commission, l'une marquée " duplicata ", qui sera timbrée de la date de sa réception par ce bureau et remis à l'envoyeur.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE:

1. Que, par application de l'article 323 de la loi des chemins de fer, la seule procédure permise, dans le cas d'opposition à tout tarif commun, sera une requête formelle présentée à la Commission par la compagnie opposante, pour l'obtention d'une ordonnance désapprouvant le dit tarif.

2. Que les circulaires *re* certificat d'adhésion émises par la Commision le 16 septembre 1904, et le 16 février 1905, sont par les présentes rescindées.

3. Que la présente ordonnance entrera en vigueur le 1er février 1910.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 54.

Ordonnance n° 9160.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 6 janvier 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de la requête de la *Winnipeg Jobbers' and Shippers Association,* se plaignant du service insuffisant des compagnies de chemin de fer concernant les chargements de marchandises aux haltes (*flag stations*); et demandant une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer, là où le requiert le trafic, de nommer des agents permanents chargés de la direction des affaires à ces stations. (Dossier 4205-871.)

Après lecture des allégations à l'appui de la requête et de celles offertes par les compagnies de chemin de fer; et après avoir entendu les plaidoiries sur cette requête aux séances de la Commission tenues à Winnipeg le 4 févrir 1909, en présence des procureurs de l'association requérante, de la Chambre de Commerce de Winnipeg et des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique, et les ploidoiries de ces procureurs et la preuve offerte; et sur le rapport du chef du trafic de la Commission:—

IL EST ORDONNE:

1. Que toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, dans les six mois à compter de la date de la présente ordonnance, construiront et entretiendront, sur leurs lignes de chemin de fer, dans le Manitoba,

la Saskatchewan et l'Alberta, aux stations (autres que leurs stations régulières d'agence) desquelles ou auxquelles le transport des marchandises et des voyageurs est effectué, des abris ou salles d'attente convenables pour les marchandises (M.W.C.) et les voyageurs, les dits abris devant être pourvus de portes et fenêtres convenables, et non inférieurs au type des plans et devis ci-joints, N° ("A" ou "B"), suivant qu'on en décidera.

2. Se rattachant à ces abris et sur des emplacements convenables et commodes seront construites, dans le même délai, des plates-formes et approches convenables et commodes.

3. Toutes les marchandises livrées à ces endroits seront placées sous ces abris, et le voiturier ne sera pas relevé de sa responsabilité, sous l'opération de l'exonération sanctionnée par l'ordonnance n° 4262, à moins qu'on ne se soit conformé à ces instructions.

4. A toutes les stations ou à tous les lieux de chargement sur les dites lignes de chemin de fer, où les recettes totales de la compagnie pour le transport des marchandises ou des voyageurs, partant ou arrivant, pendant le dernier exercice financier, et où la moyenne des recettes pendant les trois derniers exercices financiers s'est élevée à pas moins de $15,000, dont $2,000 devront représenter le trafic intérieur, les dites compagnies de chemin de fer construiront et équiperont sans retard des stations suffisantes et convenables, non inférieures au type des plans et devis ci-joints, n° 2, et nommeront et maintiendront également, sans retard, un agent permanent.

5. A tous les endroits non pourvus d'agents, où les affaires de la compagnie consistent uniquement ou principalement en expéditions de grains ne représentant pas moins que 50,000 boisseaux pendant l'année précédente, des agents temporaires pour le grain seront nommés, c'est-à-dire du 15 septembre au 31 décembre de chaque année.

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 55.

Dossier n° 3294. Ordonnance n° 9325.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 17 janvier 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30, 252 et 253 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que la Commission possède à cet effet;

IL EST DECLARE que, jusqu'à ce que la Commission en ordonne autrement, les règlements suivants concernant la construction à l'avenir des croisements de fermes par les compagnies de chemins de fer, et subordonnés à l'autorité législative du Parlement du Canada, seront et sont par les présentes adoptés par la Commission comme "Règlements fondamentaux concernant les croisements de fermes".

1. Barrières.—Les barrières des croisements de fermes seront d'une largeur telle qu'un espace libre soit laissé entre les poteaux de pas moins de—

(*a*) Seize pieds dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan, d'Alberta et de la Colombie-Britannique;

(*b*) Quinze pieds dans la province d'Ontario;

(*c*) Quatorze pieds dans la province de Québec et les provinces maritimes.

2. Planchéiage et approches aux croisements.—Le planchéiage ou autres remplages approuvés entre les rails d'acier et sur une largeur d'au moins huit pouces sur les côtés extérieurs de ces rails, et les passages entre les barrières et le rail ou les rails, devront offrir, les uns et les autres, un chemin d'une surface de pas moins de—

(*a*) Quatorze pieds en largeur dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan, d'Alberta et de la Colombie-Britannique;

(*b*) Douze pieds en largeur dans les autres provinces du Canada.

3. Pour toute coupe ou tout remplissage, jusqu'à la limite de cinq pieds, la pente ne sera pas plus accentuée que dix pour cent; et pour chaque pied, ou fraction de pied, excédant un demi-pied, de coupe ou de remplage au delà de cinq pieds, la moyenne d'inclinaison (sauf là où la pente du terrain rendra la chose impossible, et dans la mesure de cette impossibilité) sera diminuée de la demie de un pour cent, jusqu'à ce qu'une profondeur ou une hauteur de onze pieds soit atteinte.

4. Quand une coupe ou un remplage, à un croisement de ferme quelconque, excédera onze pieds, il apartiendra à la Commission de décider de l'opportunité d'enjoindre à la compagnie du chemin de fer de construire un pont ou un croisement souterrain, à moins que la compagnie, d'accord avec le propriétaire de la ferme en cause, ne construise volontairement un pont ou un croisement souterrain convenable. La largeur des ponts ou croisements souterrains devra être la même que celle des barrières dans les différentes provinces, et la hauteur des croisements souterrains sera déterminée par les exigences de chaque cas.

5. Dans les cas spéciaux, sur requête, il peut être ordonné que tout croisement de ferme établi soit reconstruit conformément aux règlements fondamentaux ci-haut.

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 56.

Ordonnance n° 10462.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Mardi, le 3 mai 1910.

L'hon. J. P. Mabee, *commissaire en chef.*
D'Arcy Scott, *commissaire en chef adjoint.*
James Mills, *commissaire.*
S. J. McLean, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE des freins à air comprimé sur les chemins de fer Hamilton et Brandford et *Hamilton and Radial Electric*; et dans l'affaire de l'ordonnance projetée de la Commission, exigeant de tous les chemins de fer électriques soumis à la juridiction de la Commission que leurs wagons soient munis de freins automatiques à air comprimé, en sus des freins à main, comme protection additionnelle en cas d'accident aux appareils des freins à air comprimé. (Dossier 9610.)

APRES avoir entendu les allégations de l'avocat des compagnies de chemins de fer électriques intéressées—

IL EST ORDONNE COMME SUIT:—

1. Le ou avant le 1er juin 1911, toutes les compagnies de chemins de fer électriques soumises à la juridiction de la Commission devront pourvoir tout le matériel roulant de trente-sept (37) pieds ou plus en longueur dont elles se servent, ou d'un poids de 35,000 livres ou plus, de freins mécaniques actionnés par la force motrice, qui devront être approuvés par la Commission, en sus des freins à main et des appareils convenables pour ce service.

2. Aussitôt que cet équipement aura été complété, les dites compagnies de chemins de fer en avertiront la Commission et produiront un état détaillé du matériel roulant ainsi équipé.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 57.

Ordonnance n° 10637.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 17 mai 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de l'article 246 de la loi des chemins de fer, concernant l'érection et l'entretien des fils traversant au-dessus des chemins de fer.

ATTENDU que, dans le but d'éviter à la Commission la nécessité de promulguer une ordonnance sur la question des fils télégraphiques, téléphoniques ou d'éclairage électrique traversant le chemin de fer dans certaines conditions, le dit article 246 de la loi des chemins de fer a été, par la loi 9-10 Edouard VII, ch. 50, amendé en y ajoutant le paragraphe suivant:

"5. Il ne sera pas nécessaire que la Commission rende une ordonnance dans les cas où des fils téléphoniques, télégraphiques ou d'éclairage électrique seront posés en travers du chemin de fer, du consentement de la compagnie, d'accord avec des règlements généraux, plans ou devis quelconques adoptés ou approuvés par la Commisison à cet effet."

EN CONSEQUENCE, IL EST ORDONNE que les "conditions et spécifications réglementaires pour le croisement des fils électriques", approuvées par l'ordonnance de la Commission n° 8392, en date du 7 octobre 1909, soient, et elles sont par les présentes, approuvées et adoptées par suite du dit amendement.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 58.

Ordonnance n° 10717.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 23 mai 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de l'adoption par la Commission de devis réglementaires pour les ponts et les viaducs que la compagnie est autorisée à construire, en vertu de l'article 257 de la loi des chemins de fer: Dossier 1944.

ATTENDU que le ministère des Chemins de fer et Canaux a adopté en mai 1908 des devis généraux pour les ponts en fer et les viaducs:

SUR le rapport de l'ingénieur en chef de la Commission, recommandant l'approbation et l'adoption par la Commission des dits devis, déposé entre les mains de la Commission, dossier n° 1944—

IL EST ORDONNE que les dits devis soient, et ils sont par les présentes, approuvés et déclarés être les devis réglementaires pour les ponts d'acier et les viaducs que la compagnie est autorisée à construire en vertu de l'article 257 de la loi des chemins de fer.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que l'ordonnance de la Commission, n° 921, en date du 9 février 1906, approuvant les devis réglementaires pour les ponts et les viaducs dont la construction est autorisée par l'article 203 de la Loi des chemins de fer, 1903, soit, et elle est par les présentes, rescindée.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 59.

Ordonnance n° 10761.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de la demande de la *Canadian Freight Association* à l'effet d'approuver le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis relativement au transport des marchandises depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à certains endroits au Canada, et depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à d'autres endroits aux Etats-Unis en passant par le Canada: Dossier 3678.2.

SUR audition de la requête en présence des avocats des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, et d'un représentant de la Chambre de Commerce de Montréal, et ce qui a été allégué—

IL EST ORDONNE que le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis et approuvé par la Commission du commerce entre Etats (*Interstate*), pour tout le trafic de transport entre un point quelconque aux Etats-Unis et le Canada, ou entre une localité aux Etats-Unis et une autre localité dans le même pays en passant par le Canada, soit, et il est pas les présentes, approuvé.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 60.

Ordonnance n° 11041.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

SUR le rapport et la recommandation du chef du trafic de la Commission—

IL EST ORDONNE à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada de produire au bureau de la Commission, pas plus tard que le 15 août 1910, des suppléments à leurs tableaux officiels des distances publiés en conformité de l'ordonnance n° 5954 du 21 décembre 1908, indiquant—

(*a*) Les noms des endroits où les marchandises à transporter peuvent être échangées entre les lignes de chemins de fer ayant raccordement;

(*b*) Les noms des compagnies entre lesquelles les marchandises à transporter peuvent être échangées à ces endroits;

(*c*) Si les marchandises à transporter qui peuvent être ainsi échangées consistent en wagons complets (C.L.) ou moins que complets (L.C.L.), ou les deux;

(*d*) Si l'échange se fait par le raccordement des voies ou au moyen du camionnage.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 61.

Ordonnance n° 11267.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 19 juillet 1910.

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de l'accident arrivé le 15 janvier 1910, sur la ligne du Pacifique-Canadien, à la remise paraneige n° 18, à 1¾ mille à l'ouest de la station de Rogers-Pass, dans la province de la Colombie-Britannique: Dossier 13648—

APRES enquête faite par un inspecteur de la Commission pour découvrir la ou les causes du dit accident, et sur le rapport et la recommandation du fonctionnaire chef du mouvement de la Commission—

IL EST ORDONNE COMME SUIT:

1. Partout où une ligne de chemin de fer à vapeur, ou tout embranchement ou partie d'un tel chemin de fer exploité par une compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, traverse ou passe par ou dessous un tunnel, remise paraneige, pont ou autre construction dont la hauteur perpendiculaire de la base du rail à la partie la plus basse de la paroi supérieure du dit tunnel, remise paraneige, pont ou autre construction, est moins de vingt-deux pieds six pouces, comme il est requis par la loi des chemins de fer, la dite compagnie de chemin de fer devra, avant le 1er jour de janvier 1911, établir un avertisseur convenable de chaque côté et à une distance de pas moins de cent pieds de tout tel tunnel, remise paraneige, pont ou autre construction.

2. L'ordonnance de la Commission n° 10591, émise à ce sujet et datée du 9 mai 1910, est par les présentes rescindée.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Commissaire en chef adjoint,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 62.

Ordonnance n° 11395.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 15 août 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE des tarifs d'excursions: Dossier 15124—

1. ATTENDU que l'on offre parfois aux compagnies de chemins de fer soumises à la loi des chemins de fer un trafic d'excursion ou d'autres voyageurs spéciaux, auquel, s'il est accepté, les compagnies doivent pourvoir immédiatement ou dans un délai moindre que les trois jours prescrits par la loi pour produire les tarifs spéciaux nécessaires, et sans donner à la Commission le temps de traiter de telles matières en suivant la procédure ordinaire;

2. ET ATTENDU qu'en vertu de l'article 332 "la Commission peut, à cause des exigences du commerce ou *autrement,* nonobstant ce qui est prescrit en cet article, déterminer le délai durant lequel et la manière suivant laquelle la publication de ce tarif devra être faite;"

3. ET ATTENDU que l'acceptation et le transport à brève échéance du dit trafic paraissent à la Commission être dans l'intérêt public;

4. IL EST ORDONNE que le chef du trafic de la Commission soit, et il est par les présentes, autorisé à traiter de ces cas urgents sur la demande des compagnies faite soit par téléphone soit par télégramme, et de donner, d'après son jugement et pour la Commission, la permission requise, sujette aux conditions qui lui sembleront nécessaires, entre autres la publication immédiate et la production du tarif convenu, ou d'exiger que la demande formelle soit faite à la Commission.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 63.

Dossier 4966-1860. Ordonnance nº 11,5446.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE DE LA PROTECTION DES PONTS DE BOIS:

En exécution des pouvoirs qui lui sont attribués par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet égard, et après avoir entendu ce qui a été soutenu aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 8ième jour de juin 1908, par les avocats et représentants des compagnies du Canadian-Northern, du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Michigan-Central.

IL EST ORDONNE ET RECOMMANDE:

1. Que chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, qui exploite au moyen de la vapeur un ou des chemins de fer dont une ou des parties est ou sont construites de, ou sur des, tréteaux de bois dont la totalité ne peut se voir d'un train qui s'approche à une distance d'au moins mille pieds durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre de chaque année, fournisse, place et garde un gardien, un surveillant ambulant de la voie, des signaux d'alarme contre le feu, un tablier de ballast, des couvertures de zinc sur les sommets et intersections, ou de la peinture ignifuge approuvée, ainsi qu'il est ci-après ordonné, dans le but de protéger les dits tréteaux contre le feu; chaque telle compagnie devant avoir le choix d'adopter l'un quelconque des susdits modes de protection.

2. Que chaque telle compagnie fasse placer et entretenir à chaque tréteau de moins de trente pieds de longueur un baril d'une capacité d'au moins quarante-cinq gallons, et sur les tréteaux de plus de trente pieds de longueur un semblable baril sur ou près de chaque extrémité, avec des barils intérimaires de même capacité à pas plus de cent cinquante pieds les uns des autres; pourvu, toutefois, que les tréteaux qui traversent des cours d'eau et autres étendues d'eau n'ont pas besoin d'être pourvus de barils intermédiaires.

3. Que chaque compagnie fasse tenir les dits barils remplis d'eau.

4. Que chaque compagnie fasse enlever toutes les broussailles et les herbes mortes d'au-dessous et d'autour de chacun des dits tréteaux, et fasse tenir l'emplacement de sa voie que traverse le dit tréteau libre de toute matière inflammable.

5. Que, à la surface ou dans le voisinage des terres boisées ou dans les endroits qui sont éloignés des habitations, chaque compagnie fournisse des seaux pour servir à chacun des tréteaux, et chaque gardien ou surveillant ambulant portera ces seaux quand il sera en fonction à l'un de ces tréteaux.

6. Que, dans les cas où la protection fournie est donnée par un gardien ou un surveillant ambulant, tous les tréteaux des lignes mères soient inspectés au moins deux fois par vingt-quatre heures, à des intervalles d'au moins huit heures, et une fois par vingt-quatre heures sur les lignes d'embranchement.

7. Que, dans le cas où l'un de ces barils ou de ces seaux ne serait pas dans une condition bonne pour tenir l'eau, ce gardien ou surveillant ambulant le réparera immédiatement ou le remplacera, ou, s'il ne peut le faire, fera immédiatement rapport de la condition des dits barils ou seaux à son supérieur. Que chacun des dits gardiens ou surveillants ambulants devra voir à ce que les barils d'eau soient en tout temps tenus remplis d'eau jusqu'à dix pouces du bord, ou en faire immédiatement rap-

port à son supérieur, et que si l'un de ces tréteaux est endommagé par le feu il devra en faire rapport à son supérieur aussitôt que faire se pourra après l'événement.

8. Que les signaux d'alarme soient, au sens d'un ingénieur de la Commission, égaux au Thermostat Montauk.

9. Que, si l'on se sert de peinture ignifuge, une couche de cette peinture, au moins égale à la peinture ignifuge Clapp, soit appliquée au moins tous les cinq ans.

10. Que le tablier de ballast soit de gravier et au moins égal au tablier adopté par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, dont les plans sont aux archives du bureau de la Commission sous le n° 4966, cause 1860. Le tablier consiste d'une couche entière de gravier allant du niveau du sommet des rails jusqu'aux traverses, et s'étendant latéralement de la lisse extérieure de protection à l'autre lisse extérieure de protection.

11. Que si l'on emploie du zinc ou de la tôle galvanisée, les sommets, les longrines et l'extérieur des jambes de chacun de ces tréteaux, et, si la compagnie le désire, les traverses, seront recouvertes de zinc ou de tôle galvanisée.

12. Que toute compagnie de chemin de fer qui omettra ou négligera de se conformer à l'un quelconque des règlements ci-dessus, sera passible d'une amende de trente dollars.

13. Que chaque tel gardien ou surveillant ambulant qui omettra ou négligera de faire l'inspection conformément aux règlements qui précèdent, ou qui omettra ou négligera de faire l'un quelconque des rapports qui sont requis de lui; ou qui autrement omettra quelqu'un des devoirs que lui impose la présente ordonnance, sera passible pour chaque telle omission ou négligence d'une amende de quinze dollars.

14. Que chaque telle compagnie de chemin de fer fera tenir à chaque tel gardien ou surveillant ambulant une copie de la présente ordonnance.

15. Que l'ordonnance de la Commission n° 5103, en date du 30 juin, soit et elle est présentement révoquée.

(Signé) J. P. MABEE,

ORDONNANCE GENERALE N° 64.

Ordonance n° 12206.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI le 3 novembre 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de l'installation, dans les wagons, d'outils pour les d'urgence: Dossier 7834.

EN VERTU des pouvoirs attribués à la Commission par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que possède la Commission à cet égard; et sur le rapport et la recommandation de ses fonctionnaires préposés au mouvement—

IL EST ORDONNE:

1. Que chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada qui exploite un chemin de fer actionné par la vapeur, fasse munir chacun de ses wagons-dortoirs, wagons-réfectoires, wagons à bagage, wagons-poste, wagons de messageries et voitures qui font le service des voyageurs sur son chemin

de fer, d'outils pour usage dans les cas d'urgence, consistant en un marteau, une hache et une scie; les dits outils devront être tenus dans un endroit en vue de chacun des dits wagons, de façon à ce qu'ils soient faciles et prêts à atteindre en cas de besoin, et les dits wagons devront être ainsi munis le ou avant le 1er avril 1911.

2. Que chaque telle compagnie de chemin de fer sera passible d'une amende de $25.00 au plus pour chaque omission de se conformer au règlement qui précède au moment où il entrera en vigueur et subséquemment.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 65.

Dossier 1750. Ordonnance n° 12225.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 9 novembre 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de la requête de l'Association des préposés aux trains (*Trainmen's Association of Canada*) demandant la revision de l'ordonnance n° 5888, en date du 16 décembre 1908, ayant en vue la protection des employés de chemins de fer:

APRES avoir entendu cette demande, et sur les rapports du fonctionnaire chef du mouvement et de l'ingénieur en chef de la Commission—il est ordonné ainsi qu'il suit:

1. ATTENDU que le paragraphe 3 de l'article 264 de la loi des chemins de fer décrète que—

" Chaque train doit posséder un nombre suffisant de véhicules munis de freins " actionnés par la dite force motrice ou de freins continus pour que le mécanicien " puisse de la locomotive maîtriser la vitesse du train ou l'arrêter le plus promptement " et de la meilleure manière possible sans que les serre-freins aient à employer à cet " effet des freins à main."

En conséquence, il est ordonné qu'au moins quatre-vingt-cinq pour cent (85%) des véhicules de chaque train soient munis de freins mécaniques ainsi qu'il est plus haut requis.

2. Quand plus d'une locomotive est attelée à un train, le mécanicien de la première locomotive fera jouer les freins.

3. Chaque locomotive de chemin de fer sera pourvue d'un marchepied ou de marchepieds et de poignées des deux côtés du tender et près de l'extrémité postérieure du tender; des repos pour les pieds seront pourvus sur le chasse-pierres de chaque locomotive suffisamment larges pour qu'un homme puisse s'y tenir debout; les locomotives de garage ou de parc seront pourvues de marches et de lumières à l'avant et à l'arrière de la locomtive et du tender, ces marches devant avoir au moins dix pouces de largeur; le fond de ces marches sera protégé par une planche d'au moins quatre pouces de hauteur, et, si elle est coupée dans le centre, les extrémités intérieures seront protégés de la même manière.

4. Aucune locomotive marchant seule ne sera conduite dans un sens contraire au trafic une distance plus grande que vingt-cinq milles dans n'importe quelle direction sans l'aide d'un conducteur en outre du mécanicien et du chauffeur.

5. Aucune compagnie de chemin de fer ne doit permettre à l'un de ses employés de s'occuper du mouvement des trains, ou de s'occuper d'ordres de trains sans d'abord exiger de cet employé qu'il subisse un examen sur les règlements des trains et une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe par un examinateur compétent.

6. (*a*) Les mécaniciens de locomotives doivent avoir au moins vingt et un ans; subir une épreuve satisfaisante de le vue et de l'ouïe par un examinateur compétent; et subir un examen sur les règles et règlements des trains, et le soin voulu et la mise en mouvement des locomotives et des freins pneumatiques.

(*b*) Les conducteurs doivent avoir au moins vingt et un ans; subir une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe, et subir un examen sur les règles et règlements des trains et sur l'opération des freins pneumatiques.

(*c*) Les télégraphistes et téléphonistes qui s'occupent du mouvement des trains et des ordres de trains doivent avoir au moins dix-huit ans; écrire d'une façon lisible; et subir un examen sur les règles et règlements des trains; les télégraphistes doivent être en état d'expédier et de recevoir des messages au taux d'au moins vingt mots à la minute.

(*d*) Les expéditeurs de trains doivent avoir au moins vingt et un ans, être familiers avec la ligne dont ils sont chargés, et subir un examen sur les règles et les règlements des trains.

(*e*) Les compagnies de chemins de fer doivent (dans les quatre vingt-dix jours qui suivront la date de la présente ordonnance) produire entre les mains de la Commission copie des programmes de l'examen présentement requis des employés de cette compagnie de chemin de fer.

7. Toutes les compagnies de chemins de fer doivent strictement se conformer aux règles et règlements de temps à autre approuvés par l'Association des maîtres constructeurs de wagons, concernant le chargement du bois de service, des billes et de la pierre sur les wagons découverts, et le chargement et le transport des matériaux de construction, des tôles, rails et poutrelles; et il ne sera transporté sur le toit des wagons aucun matériel d'aucune espèce.

8. (*a*) Tous les égouts découverts qui traversent la voie dans les parcs de chemins de fer devront être soigneusement recouverts sur un espace d'au moins cinq pieds de chaque côté du rail, sauf dans les temps d'inondation, où des égouts découverts peuvent être pourvus s'il en faut.

(*b*) Aucun sémaphore, signal, poteau, plate-forme d'aiguillage élevée ou intermédiaire, ou piles de matériaux, ne pourront à l'avenir être érigés ni élevés à une distance moindre que six pieds du côté du rail le plus rapproché.

(*c*) Aucune structure de plus de quatre pieds d'élévation ne sera dorénavant placée à moins de six pieds de distance du côté du rail le plus rapproché sans que l'approbation en soit d'abord obtenue de la Commission.

(*d*) Si des sémaphores, signaux, poteaux, plateformes d'aiguillage élevées ou intermédiaires, ou des piles de matériaux, sont plus rapprochés que six pieds du côté du rail le plus rapproché, il en sera disposé ainsi qu'il suit:

(1) Les sémaphores, signaux, poteaux ou plateformes d'aiguillage élevées ou intermédiaires seront, dans les deux ans qui suivent la présente date, soit enlevés ou des changements devront y être faits de façon à ce qu'ils ne soient pas plus rapprochés que les dits six pieds; ou les plateformes d'aiguillage élevées ou intermédiaires seront changées en signaux ou en plateformes d'aiguillage bas ou nains.

(2) Les piles de matériaux seront dans les six mois transportées à une distance plus grande que les dits six pieds.

(*e*) Les tuyaux de prise d'eau ne seront pas plus rapprochés que deux pieds six pouces de l'abri de locomotive le plus large, et quand on ne s'en servira pas, fixés parallèlement à la ligne mère, et les mécaniciens sont priés de voir à ce que ceci soit fait après qu'ils se seront servis des tuyaux.

9. L'ordonnance susmentionnées n° 5888 est présentement révoquée.

10. Toute personne ou compagnie qui contreviendra à quelqu'une des dispositions qui précèdent encourra la confiscation et versera à titre d'amende une somme de cinquante dollars ($50) pour chacune des dites contraventions.

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 66.

Ordonnance n° 12287.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE des résolutions adoptées à une réunion du bureau législatif pour le Dominion de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, tenue à Ottawa du 29 mars au 2 avril 1910; ces résolutions ont été déposées entre les mains de la Commission, et des copies en ont été adressées aux diverses compagnies de chemins de fer. Dossier 1750—3ème partie.

APRES avoir entendu les résolutions et les rapports et les recommandations de ses fonctionnaires préposées au mouvement, et après avoir entendu la discussion de la question en la présence des avocats pour les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, et Canadian-Northern, et la Fraternité internationale des mécaniciens de locomotives, la preuve produite, et considéré ce qui est allégué—

IL EST ORDONNE que les demandes contenues dans les dites résolutions soient et elles sont présentement refusées, à l'exception de celles qui suivent, savoir:—

(*a*) Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient et elles sont présentement requises de munir leurs locomotives de sonneries pneumatiques; ces sonneries devant être installées dans les six mois qui suivront la date de la présente ordonnance.

(*b*) Que la considération de l'enlèvement des appareils chasse-neige des locomotives reste en suspens jusqu'à ce que la Commission ait reçu des renseignements complémentaires sur la question,—ces renseignements devant être fournis par les demandeurs et de leur part.

(Signé) J. P. MABEE,

Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 67.

Ordonnance n° 12542

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 9 décembre 1910.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE de l'emploi du Blaugas par les compagnies de chefins de fer soumises à la juridiction de la Commission:

EN VERTU des pouvoirs conférés à la Commission par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet effet:—

IL EST ORDONNE:

1. Que le gaz généralement appelé Blaugas peut être utilisé pour l'éclairage des wagons des trains de voyageurs, sujet aux termes et conditions suivants, savoir:—

(*a*) Le gaz devra être placé en dessous des wagons dans des réservoirs semblables à ceux en usage maintenant pour le gaz Pintsch et le gaz acétylène du commerce; les réservoirs devront être éprouvés et trouvés imperméables à une pression de 300 livres au pouce carré, et subir cette épreuve sans déformation.

(*b*) Le maximum de pression effective sera de 150 livres au pouce carré.

(*c*) Tout réservoir de gaz fixé à un wagon de chemin de fer devra être percé de six trous de trois huitièmes, fraisés de sept huitièmes de pouce de diamètre et un huitième de pouce de profondeur, dans lesquels des disques de laiton devront être étamés et soudés; les dits disques devront soutenir une pression de 200 livres au pouce carré, et les réservoirs devront être fixés aux wagons de manière que les disques se trouvent en dessus, tel qu'indiqué sur le plan en bleu annexé, marqué " A ". Les trous devront être placés tel que décrit au plan marqué " B ".

2. Qu'en outre de ce qui précède tout réservoir fixé à un wagon de chemin de fer devra être muni d'une soupape de sûreté très forte et fermement assujettie à chaque réservoir.

3. Que les accessoires nécessaires à l'installation du dit système devront comprendre—

(*a*) Un manomètre muni d'un cadran indiquant soit d'une livre à trois cents livres, ou par atmosphère de zéro à quinze atmosphères, afin de démontrer exactement la pression du gaz.

(*b*) Une soupape de recharge attachée à la manche du poste de rechargement.

(*c*) Une soupape de détente variable pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir avant son entrée dans les principaux conduits ou dans les lampes du wagon.

4. Que tous les conduits entre les soupapes de détente variable et les soupapes de sûreté soient d'acier ou de fer très fort et sans soudure; et que tous les coudes ou tés soient de métal très fort: Pourvu que les ajustages en cuivre très forts avec rebord puissent être utilisés au lieu de ces accessoires.

5. Que les tuyaux de haute pression et les ajustages soient filetés avec soin avant d'être ajustés; le filetage des tuyaux devant être étamé après avoir été vissé et les tuyaux ressués aux ajustages.

6. Que l'on se serve des tuyaux réglementaires pour relier le côté de basse pression de la soupape de détente variable avec les lampes du wagon; et que le robinet

des tuyaux principaux, pour admettre ou chasser le gaz, soit placé à l'intérieur de chaque wagon dans un endroit à la main et en vue.

7. Que l'on se serve d'eau de savon pour les fuites de gaz, et qu'il ne soit pas permis de se servir d'allumettes ni de torches à cet effet.

8. Que des règlements imprimés définissant et expliquant le fonctionnement du système soient affichés à l'intérieur de chaque wagon, près du robinet des tuyaux principaux, et qu'une clé de soupape de réservoir, une clé de robinet de la ligne principale, et toutes les autres clefs qui peuvent être nécessaires au fonctionnement et à l'opération de cet appareil, soient données à chaque conducteur et à chaque serre-frein, qui devront les porter constamment sur eux pendant qu'ils sont de service et chargés d'un train ou de wagons munis de cet appareil; et que les règlements affichés en conformité de cet article fassent mention du fait que ces clefs sont en la possession du conducteur et de chaque serre-frein sur les dits trains ou wagons.

9. Que tous les wagons éclairés par ce système soient mis sous la surveillance d'un employé compétent et digne de confiance de la compagnie de chemin de fer se servant de ce système; tel employé devant recevoir des instructions spéciales relativement au bon fonctionnement du dit système.

(Signé) D'ARCY SCOTT,

Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 68.

Ordonnance n° 12890.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 6 février A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission portant le n° 12225, en date du 9 novembre 1910, et faite à la demande de la *Trainmen's Association* pour la protection des employés de chemins de fer. (Dossier n° 1750.)

SUR le rapport et la recommandation du chef de la division de l'exploitation—

IL EST ORDONNE que le paragraphe (*c*) de l'article 8 du dit arrêté n° 12225 soit, et il est par les présentes, modifié par l'addition, à la suite du mot " structure " dans la première ligne du dit paragraphe, des mots " sauf les crochets-poste qui seront érigés et entretenus ainsi que le stipule l'arrêté n° 5647, en date du 20 novembre 1908".

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 69.

Ordonnance n° 12901.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, le 6 février A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission, portant le n° 4988, en date du 8 juillet 1908, connue sous le nom d'" ordonnance concernant l'aiguillage général ", et relativement à l'ordonnance générale n° 58, en date du 23 décembre 1910, expédiée par ordre de la Commission pour rappeler aux compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction qu'un grand nombre de leurs tarifs ne sont pas conformes à l'ordonnance concernant l'aiguillage général, et les sommer de faire disparaître toute dérogation à l'ordonnance en publiant et en produisant de nouveaux tarifs sans délai:

Dossier 6713—Cause 2846.

VU que, selon toute apparence, l'on ne s'est pas conformé aux exigences de la circulaire ci-dessus—

IL EST ORDONNE que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de cette Commission dont les tarifs d'aiguillage général n'ont pas été préparés conformément à la dite ordonnance de la Commission, telle qu'énoncée plus au long dans le jugement rendu par le sous-commissaire en chef en date du 26 novembre 1910, produisent de nouveaux tarifs d'aiguillage général conformément aux dispositions de cette ordonnance, pas plus tard que le 1er mars 1911.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 70.

Dossier 13382. Ordonnance n° 12915.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 7 février A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT aux devis pour l'installation de signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes: dossier 15382.

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont attribués sous le régime des articles 30 et 237 de la loi des chemins de fer, et de tous les pouvoirs que la Commission possède à cette fin; après lecture faite des représentations produites de la part des compagnies

de chemins de fer et des compagnies de fournitures des chemins de fer qui sont intéressées à ce que soient installés et entretenus des signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes, et sur le rapport de l'ingénieur en chef de la Commission—

IL EST ORDONNE que jusqu'à nouvel ordre les devis pour les signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes sont et seront ceux qui suivent:—

Poteau.—La cloche doit être placée sur un poteau de matériel convenable. Si ce poteau est en bois, il doit être de bois de charpente sain d'au moins 8 pouces sur 8 et d'une longueur de 18 pieds, et doit être solidement fixé dans le sol à une profondeur de 4 pieds. S'il est de fer ou d'acier, il doit avoir au moins 4 pouces de diamètre, s'élever de 14 pieds au-dessus du sol, et être solidement attaché à une fondation de béton ou autre construite au-dessous du point de congélation. Si l'on emploie d'autre matériel de construction convenable, il doit être de la longueur plus haut mentionnée et d'une force suffisante pour supporter le poids qui y sera mis.

Cloche.—La cloche doit être du type des cloches de locomotives, des timbres d'avertissement, ou des timbres d'avertissement double, et dans tous les cas elle doit rendre un volume de son clair et retentissant par tous les temps. Si l'on emploi le type des cloches de locomotives, la cloche doit être de la grosseur régulière (environ 18 pouces de diamètre); si l'on se sert du genre des timbres d'avertissement, le timbre doit avoir au moins 12 pouces de diamètre; et si l'on emploie le genre des timbres d'avertissement doubles, les timbres doivent avoir au moins 10 pouces de diamètre.

Ecriteau.—Un écriteau doit être placé sur le même poteau que la cloche, et porter le mot "danger" inscrit en lettres d'au moins 6 pouces de hauteur, lequel devra être éclairé à la lumière soit directe, soit réfléchie, de façon à se trouver bien visible après le coucher du soleil. On peut ajouter au poteau, si on le désire, l'écriteau de la traverse de chemin de fer exigé par l'article 243 de la loi des chemins de fer.

Fonctionnement.—La cloche et l'éclairage de l'écriteau seront contrôlés et actionnés par l'électricité et d'une façon automatique à l'approche des trains, et seulement l'approche des trains fera agir le signal, et le signal agira jusqu'à ce que l'extrémité postérieure du train ait dépassé le croisement.

La cloche et les lampes qui serviront à l'éclairage pourront dépendre de toute source convenable de courant électrique continuellement en force ou de batteries. Si l'on se sert de batteries, elles doivent être des batteries chimiques du type de la potasse caustique d'une capacité d'au moins 300 à 400 ampères-heures, ou des batteries d'emmagasinage de capacité égale.

2. Que tout arrêté de la Commission pourvoyant à l'installation de signaux à sonneries électrique aux croisements de grandes routes et renvoyant aux règlements sur les signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes, sera considéré comme se rapportant aux systèmes présentement approuvés et adoptés.

3. Que les dits systèmes réglementaires pour signaux à sonnerie électrique aux croisements de grandes routes entreront en vigueur le jour de la date de la présente ordonnance, et s'appliqueront aux cloches électriques ci-après installées aux croisements de grandes routes.

(Signé) J. P. MABEE,

Chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 71.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Ordonnance n° 12932.

MARDI, 7 février A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la prise en considération des règlements proposés pour l'inspection l'épreuve et le lavage des chaudière de locomotive. (Dessier 16513.)

APRES avoir entendu la requête en présence des représentants et des procureurs des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Michigan-Central, et les allégations faites—

IL EST ORDONNE aux compagnies de chemins de fer soumises au pouvoir législatif du Parlement du Canada, de produire dans un délai de soixante jours à partir de la date de la présente ordonnance, copies des règlements en vigueur touchant l'inspection, l'épreuve et le lavage des chaudières de locomotives sur leurs chemins de fer respectifs.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 72.

Ordonnance n° 13326.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, 27 mars A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la requête de l'Association des manufacturiers du Canada, de la *British Columbia Lumber & Shingle Manufacturers, Limited,* de l'Association des marchands de bois de Montréal, de l'Association des marchands de bois du Canada, de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association,* et de la Chambre de Commerce de Saint-Jean, demandant à la Commission de rendre, sous le régime de l'article 284 de la Loi des chemins de fer, une ordonnance obligeant toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission à rembourser aux expéditeurs tous les frais encourus par ces derniers, par suite de la nécessité dans laquelle ils se trouvent de fournir des ridelles et des attaches pour équiper les wagons plats et autres, afin de se conformer aux stipulations de l'arrêté de la Commission n° 7599, en date du 24 juillet 1909. (Dessier 87991.)

APRES avoir entendu la requête aux séances tenues par la Commission à Ottawa le 15 février 1910, en présence du procureur agissant pour les compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, et des représentants de l'Association des manufacturiers du Canada, de l'Association des marchands de bois de Montréal et de l'Association des marchands

de bois du Canada, après avoir entendu la preuve faite et les allégations; et comme il appert que les déductions faites du poids marqué sur la balance du chemin de fer pour compenser les variations produites dans la tare des wagons, par l'absorption de l'humidité, l'accumulation de la glace, de la neige, etc., ne tiennent pas compte—sauf dans le cas où une clause est insérée *inter alia* à cet effet—du poids des matériaux auxiliaires nécessaires pour retenir les charges sur les wagons ouverts, tels que chevalets et blocs employés pour l'expédition de l'écorce, des machines et des voitures—

IL EST ORDONNE aux compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Parlement fédéral de produire des tarifs spéciaux devant entrer en vigueur au plus tard le 1er mai 1911, allouant une réduction de cinq cents (500) livres sur le poids de chaque charge de wagon ouvert compensant ainsi pour la pesanteur de ces chevalets, poteaux, madriers, bandes, supports, ou autres matériaux fournis par les expéditeurs, indispensables pour maintenir la charge en place sur ces wagons ouverts du point de départ au lieu de livraison, et pour lesquels il n'existe dans les tarifs et les classements actuels aucunes réductions spécifiques:

IL EST ENTENDU que le poids minimum prescrit par le classement ou le tarif gouvernant le dit transport ou chargement ne sera pas diminué par suite de cette réduction.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 73.

Ordonnance n° 13363.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, 31 mars A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission portant le n° 12225, en date du 9 novembre 1910, décrétant, *inter alia,* que les bouches de prise d'eau ne devront pas se trouver plus rapprochées que deux pieds six pouces (2′ 6″) des plus larges pavillons de mécanicien, et relativement à la demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien qu'une ordonnance fixe l'espace de temps qui sera accordé pour opérer les changements nécessaires (dossier 10558).

APRES lecture des considérations soumises à l'appui de cette demande, et sur le rapport et la recommandation de notre chef de la division de l'exploitation—

IL EST ORDONNE que les changements rendus nécessaires par les exigences de l'ordonnance devront devront avoir été accomplis au 1er janvier 1912.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 74.

Ordonnance n° 13494.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, 19 avril A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'article 250 de la loi des chemins de fer règlementant le passage de tuyaux sous la voie des chemins de fer soumis à la juridiction et au contrôle de la Commission (dossier n° 9473).

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont attribués par les articles 20 et 250 de la loi des chemins de fer, et de tous les pouvoirs que la Commission possède à cette fin—

Sur le rapport et la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission, IL EST ORDONNE—

1. Que les conditions et les spécifications énoncées dans l'annexe ci-jointe, sous le titre de "Règlements concernant les tuyaux passant sous une voie ferrée" soient, et elles sont par les présentes, adoptées et confirmées comme étant les conditions et spécifications s'appliquant au posage ou à l'entretien des (*a*) tuyaux d'égout, (*b*) conduites d'eau, (*c*) tuyaux de conduite pour le gaz artificiel, et (*d*) tuyaux de conduite pour l'huile et le gaz naturel sous la voie de tous chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission.

2. Que toute ordonnance de la Commission permettant de poser ou de maintenir des tuyaux d'embranchement sous la voie ferrée et renvoyant aux "Règlements concernant les tuyaux passant sous une voie ferrée", soit considérée comme renvoyant aux conditions et spécifications énoncées dans l'annexe susmentionnée.

3. Que toute ordonnance de la Commission permettant de placer ou de maintenir aucun tuyau sous une voie ferrée soumise à la juridiction de la Commission soit, à moins de stipulations contraires, considérée comme étant une ordonnance respectant ces conditions et ces spécifications, lesquelles conditions et spécifications seront comprises dans toutes telles ordonnances sans qu'il soit besoin de les mentionner spécifiquement, bien qu'elles pourront être changées et modofiées par ces mêmes ordonnances.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES TUYAUX PASSANT SOUS LES VOIES FERRÉES.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

RÈGLEMENT CONCERNANT LES TUYAUX PASSANT SOUS LES VOIES FERRÉES.

Règlements à suivre concernant les tuyaux passant sous les voies ferrées. Approuvés par l'ordonnance de la Commission n° 13494, en date du 19 avril 1911.

TUYAUX D'ÉGOUT.

1. Les égouts en dessous des voies ferrées doivent être construits de briques pressées, posées avec du mortier de ciment, ou de tuyaux réglementaires en grès, ou de tout autre matériel que la Commission pourra de temps à autre ordonner. Si l'on se sert des tuyaux réglementaires en grès, les joints devront être parfaitement remplis

avec du mortier de ciment, et le tuyau en dessous de chaque voie, sur une étendue de quatre pieds de chaque côté de la voie, devra être noyé dans du béton, la couche en dessous et tout autour du tuyau devant avoir *quatre pouces d'épaisseur.*

Le dessus de l'égout (brique ou tuyau) devra, partout où cela pourra se pratiquer, se trouver au-dessous du point de congélation, et à pas moins de quatre pieds au-dessous de la base des rails. Dans les endroits où ceci ne peut se faire sans occasionner un fléchissement dans l'égout, il faudra prendre les mesures voulues pour renforcer et protéger l'égout.

CONDUITES D'EAU.

2. Toute conduite d'eau passant sous une voie devra être conforme au modèle adopté par la Société des Ingénieurs civils du Canada, et les joints devront être unis parfaitement. Le dessus du tuyau devra se trouver au-dessous du point de congélation et à pas moins de quatre pieds au-dessous de la base des rails.

TUYAUX DE CONDUITE POUR LE GAZ INDUSTRIEL.

3. Tous les tuyaux pour faire passer le gaz industriel en dessous d'une voie ferrée devront être les tuyaux réglementaires à gaz et parfaitement unis aux joints. Le dessus du tuyau devra se trouver au-dessous du point de congélation et à pas moins de quatre pieds au-dessous de la base des barils.

TUYAUX POUR L'HUILE ET LE GAZ NATUREL.

4. Tous les tuyaux pour le passage de l'huile ou du gaz naturel au-dessous d'une voie ferrée doivent être en acier ou en fonte, ou en tout autre matériel que la Commission pourra ordonner de temps en temps, soumis à l'épreuve d'une pression de 1,000 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal doit être une ligne à haute pression, et de 300 livres au pouce carré si le dit tuyau à gaz ou tuyau principal doit être une ligne à basse pression; et les dits tuyaux pour l'huile ou le gaz naturel devront eux-mêmes être enfermés dans un autre tuyau de dimension différente et assez fort pour les protéger parfaitement, le dessus du grand tuyau devant se trouver au-dessous de la ligne de congélation et à au moins 4 pieds au-dessous de la base des rails.

5. Tous les travaux se rattachant à la pose, le maintien, le renouvellement et les réparations du dit tuyau, ainsi que la surveillance de ces travaux, seront exécutés par le pétitionnaire, et tous les frais et dépenses ainsi encourus seront à sa charge; mais aucun travail ne pourra être exécuté en aucun temps qui pourrait obstruer, retarder ou entraver en quelque manière que ce soit le mouvement des trains ou du trafic de la compagnie de chemin de fer ou d'une autre compagnie se servant des mêmes lignes.

6. Le pétitionnaire devra en tout temps maintenir le dit tuyau en bon état de service et en bonne condition, afin qu'en aucun temps des dommages ne soient causés à la propriété de la compagnie du chemin de fer, ou que ses voies ne soient obstruées, ou rendues simplement moins utiles et moins sûres pour les fins du trafic; autrement dit il faudra que la compagnie du chemin de fer ou les autres compagnies se servant des mêmes lignes puissent en faire le même usage et en retirer le même profit qu'auparavant.

7. Avant de commencer aucun travail de pose, de renouvellement ou de réparation du dit tuyau, le pétitionnaire devra donner au surintendant local de la compagnie un avis par écrit quarante-huit heures au moins à l'avance, afin que la compagnie puisse nommer un inspecteur qui verra à ce que les travaux soient exécutés sous tous rapports conformément aux règlements. Les gages du dit inspecteur, ne devant pas dépasser $3.20 par jour, seront payés par le pétitionnaire, à moins que ce dernier ne soit une corporation municipale désirant poser des tuyaux sous une voie ferrée passant sur un

chemin public ayant priorité sur les droits de la compagnie. Dans ce cas, la compagnie de chemin de fer devra payer les gages de son inspecteur.

8. Le pétitionnaire devra assumer la responsabilité de tous les risques, accidents, pertes, blessures et dommages de toute nature qui pourraient survenir ou, de quelque manière que ce soit, être causés par la négligence du pétitionnaire, de ses employés ou représentants, dans la pose, l'exploitation, le renouvellement ou la réparation des dits tuyaux, ou par défaut de la part du pétitionnaire, de ses employés ou représentants d'avoir observé en tout temps et de s'être conformés pleinement et sous tous rapports aux termes et conditions de ces règlements.

9. Si un différend surgit entre le pétitionnaire et la compagnie du chemin de fer au sujet des termes et conditions de ces règlements, ou au sujet de la manière dont ces dits tuyaux sont posés, exploités, renouvelés ou réparés, ce différend doit être soumis à l'ingénieur de la Commission, dont la décision sera sans appel et liera toutes les parties intéressées.

ORDONNANCE GENERALE N° 75.

Ordonnance n° 13731.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 26 mai A.D. 1911

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'article 250 de la loi des chemins de fer, concernant la pose et l'entretien des conduites d'eau et autres tuyaux sous les voies ferrées (dossier 9473) ;

ATTENDU que, pour ne pas avoir à émettre une ordonnance spéciale de la Commission au sujet des conduites d'eau et des tuyaux posés sous les voies ferrées, le dit article 250 de la loi des chemins de fer a été amendé par l'article 8 de la loi modifiant la loi des chemins de fer, sanctionnée le 19 mai 1911, en insérant le paragraphe suivant:

> "4. Un arrêté de la Commission ne sera pas nécessaire dans les cas où le consentement de la compagnie du chemin de fer a été obtenu pour la pose et le maintien de conduites d'eau et d'autres tuyaux sous la voie ferrée, en respectant les règlements généraux, les plans et les spécifications adoptés et approuvés par la Commission à ce sujet."

IL EST EN CONSEQUENCE ORDONNE que les règlements à suivre concernant les tuyaux passant sous les voies ferrées, approuvés par l'arrêté de la Commission n° 13494, en date du 19 avril 1911, soient, et ils le sont par ces présentes, adoptés et approuvés en conformité du dit amendement.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 76.

Ordonnance n° 13732.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 26 mai A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'article 246 de la loi des chemins de fer, concernant l'érection et l'entretien des fils passant au-dessus d'une voie ferrée;

ET RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission n° 10637, en date du 17 mai 1910 (dossier 9690, cause 4704, 2e partie);

ATTENDU que, par suite de l'article 7 de la loi modifiant la loi des chemins de fer, sanctionnée le 19 mai 1911, l'article 4 du chapitre 50 du statuts de 1910 est révoque, ce qui suit, contenu dans le paragraphe 5 de l'article 246 de la loi fondamentale, devient loi:

"5. Une ordonnance de la Commission ne sera pas nécessaire lorsqu'il s'agira de fils ou d'autres conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique devant être érigés ou maintenus au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée, ou encore soit au-dessus soit au-dessous de fils ou autres conducteurs pour la transmission de l'énergie électrique déjà en position, et que le consentement de la compagnie du chemin de fer ou de la compagnie possédant ou exploitant les dits fils ou conducteurs déjà placés aura été obtenu, pourvu que l'on respecte les règlements généraux, les plans et spécifications adoptés ou approuvés par la Commission à ce sujet."

IL EST EN CONSEQUENCE ORDONNE que les "Conditions et spécifications réglementaires pour le passage des fils", approuvées par l'ordonnance de la Commission n° 8392, en date du 7 octobre 1909, soient, et elles sont par ces présentes, adoptées et approuvées en conformité du dit amendement;

ET IL EST EN PLUS ORDONNE que la susdite ordonnance de la Commission n° 10637, en date du 17 mai 1910, soit et elle est par ces présentes, abrogée.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 77.

Ordonnance n° 13847.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 30 mai A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAME MILLS, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'article 275 de la loi des chemins de fer et aux amendement 8-9 Edouard VII, chapitre 32, article 13, et 9-10 Edouard VII, chapitre 50, article 15;

ET RELATIVEMENT à l'article 292 de la loi des chemins de fer et à la circulaire n° 60, en date du 7 mars 1911, concernant les comptes rendus d'accidents survenus aux croisements de grande route, publiés par ordre de la Commission (dossier 16781);

SUR requête de la compagnie du chemin de fer Michigan-Central, et afin de définir plus clairement le sens de la dite circulaire:

IL EST ORDONNE que dans le cas d'accidents survenus après le 1er janvier 1905, ou qui surviendraient désormais, au croisement d'une grande route, une personne se trouvant blessée ou tuée par un train en traversant la voie, et alors que la compagnie aura immédiatement placé un gardien à l'endroit de l'accident, cette mesure de protection sera jugée suffisante par la Commission jusqu'à ce que la compagnie puisse faire rapport et que la Commission ait fait une enquête sur l'accident et sur le croisement de la route, ou jusqu'à nouvel ordre.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 78.

Dossier n° 16513. Ordonnance n° 14115.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, 14 juillet A. D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

Au sujet des règlements et des instructions à suivre pour l'inspection et l'épreuve des chaudières de locomotives, ainsi que des accessoires.

EN VERTU ds pouvoirs conférés à la Commission par l'article 30 de la loi des chemins de fer, tel qu'amendé par le paragraphe 2 de la loi passée à la dernière session du Parlement et sanctionnée le 19 mai 1911, et sous le régime de l'article 264 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs que possède la Commission à cet effet; et après avoir entendu le procureur et les représentants des compagnies de chemins de fer, et le rapport du chef de la division de l'exploitation.

IL EST ORDONNE aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission d'adopter et de mettre en vigueur, pas plus tard que le 1er janvier 1912, les règlements et instructions qui suivent pour l'inspection et l'épreuve des chaudières de locomotives, ainsi que des accessoires:—

1. La compagnie du chemin de fer aura la responsabilité du modèle qu'elle adoptera pour ses chandières de locomotive et de leur construction. La pression de sûreté de chaque locomotive sera déterminée par le mécanicien en chef de la compagnie ou par un ingénieur-mécanicien compétent sous sa direction, en tenant bien compte du modèle de la chaudière, de la qualité et de l'assemblage du matériel, du service qu'elle a fait et de la condition dans laquelle elle se trouve.

2. Le contremaître de chaque usine où l'on a soin des chaudières sera tenu responsable de l'inspection et des réparations des chaudières de locomotive, ainsi que des accessoires, qu'il lui appartient de faire. C'est à lui de voir à ce que les défec-

tuosités découvertes au cours de l'inspection n'existent plus avant de permettre l'usage de la locomotive.

3. Le mot inspecteur dans ces règlements et instructions désignera, à moins d'indications contraires, l'inspecteur de la compagnie du chemin de fer.

4. *Date de l'inspection.*—L'intérieur de chaque chaudière devra être inspecté à fond avant que la chaudière ne soit utilisée, et aussi chaque fois qu'un nombre assez considérable de tubes auront été retirés pour en permettre l'examen.

5. *Enlèvement des tubes.*—Tous les tubes des chaudières en usage, excepté tel qu'autrement pourvu, devront être retirés au moins une fois tous les trois ans et tout l'intérieur de la chaudière devra être inspecté à fond. Après que les tubes auront été retirés, le dépôt devra être enlevé et l'intérieur complètement nettoyé. Une extension de temps pourra être obtenue pour faire l'enlèvement des tubes, si l'on peut démontrer que les circonstances justifient cette extension.

6. *Mode d'inspection.*—Tout l'intérieur de la chaudière doit être alors examiné, afin de se rendre compte des fissures, des piqûres, des rainures, ou d'indices de surchauffe et de dommage causé par un amas de boue ou par des dépôts accumulés. Le bord des tôles, tous les recouvrements, coutures, et les endroits où des fentes ou autres défectuosités sont sujettes à se produire, ou qu'un examen extérieur peut avoir indiquées, devront être inspectés très minutieusement. L'on devra voir à ce que les liens et les étais soient serrés, à ce que les boulons soient bien tenus en place, et à ce que chacune de ces parties soit en état de supporter sa part de tension.

7. *Réparations.*—Toute chaudière dans laquelle il se produit des fentes devra être retirée du service sur le champ, réparée parfaitement et déclarée être en bonne condition avant de servir de nouveau.

8. *Coutures à joint superposé.*—Toute chaudière ayant des coutures longitudinales à joint superposé sans plaques de renfort devra être examinée avec un soin tout particulier, afin d'y découvrir les rainures ou fentes qui pourraient exister sur le bord des coutures.

9. *Tampons fusibles.*—Si les chaudières sont munies de tampons fusibles, ceux-ci doivent être retirés au moins une fois par mois et le dépôt qui s'y trouve enlevé. On devra spécifié dans le rapport d'inspection où ce travail a été fait.

10. *Temps où faire l'inspection.*—Il faudra faire une inspection complète de l'extérieur de chaque chaudière avant qu'il soit fait usage de cette chaudière, et chaque fois que la chemise et le revêtement ont été enlevés.

11. *Au sujet du revêtement.*—La chemise et le revêtement devront être enlevés au moins tous les cinq ans, et une inspection faite avec grand soin de tout l'extérieur de la chaudière. Il faudra aussi enlever la chemise et le revêtement toutes les fois que, des fuites s'y révélant, l'inspecteur de la Commission ou de la compagnie du chemin de fer le jugera à propos ou nécessaire.

12. *Temps de l'épreuve.*—Chaque chaudière, avant d'être affectée au service, et au moins une fois tous les douze mois après cela, devra être soumise à une pression hydraulique de 25 pour 100 au-dessus de la pression de fonctionnement à la vapeur.

13. *Enlèvement de la calotte du dôme.*—Avant l'épreuve hydrostatique la calotte du dôme et le tuyau d'admission doivent être enlevés et la surface de l'intérieur ainsi que les raccords de la chaudière doivent être examinés aussi complètement que les circonstances le permettent. Au cas où l'on peut parvenir à l'intérieur de la chaudière et en faire une inspection complète sans avoir à enlever le tuyau d'admission, l'inspecteur pourra n'enlever que la calotte du dôme; mais il lui faudra noter dans son rapport cette exception à la règle commune.

14. *Témoin de l'épreuve.*—Au moment où se fait l'épreuve d'une chaudière par l'inspecteur de la compagnie du chemin de fer, un représentant autorisé de cette compagnie, connaissant à fond la construction des chaudières, doit assister en personne à l'épreuve et examiner bien soigneusement la chaudière alors qu'elle est sous pression hydrostatique.

15. *Réparations et épreuve par la vapeur.*—Quand toutes les réparations nécessaires ont été terminées, l'on chauffera la chaudière et la pression par la vapeur sera élevée à pas moins que le maximum requis pour son fonctionnement, et la chaudière et ses accessoires devront être alors examinés minutieusement. Tous les robinets, les soupages, les soudres, les boulons et les rivets doivent demeurer serrés sous la pression, et toute défectuosité doit être corrigée sur le champ.

16. *Quand faire l'épreuve des boulons rigides.*—Toutes les entretoises devront être éprouvées au moins une fois par mois. Il faudra aussi les éprouver après chaque épreuve hydrostatique.

17. *Mode d'épreuve des boulons rigides.*—L'inspecteur devra frapper chaque boulon et juger par le son ou la vibration de la plaque s'il y a des boulons de brisés. Si l'épreuve des entretoises est faite lorsque la chaudière est remplie d'eau, il ne devra pas y avoir une pression de moins de cinquante livres dans la chaudière. Si la chaudière n'est pas sous pression, l'épreuve peut être faite après avoir fait égoutter toute l'eau de la chaudière, et dans ce cas la vibration de la plaque indiquera les parties brisées. La dernière épreuve est à préférer.

18. *Mode d'épreuve des entretoises articulées avec tête.*—On enlèvera la tête au moins tous les dix-huit mois à toute entretoise flexible dont la tête paraît à l'extérieur, et aussi chaque fois que l'inspecteur de la Commission ou de la compagnie du chemin de fer le jugera à propos afin de faire à fond l'inspection des entretoises. Les tôles de la boîte à feu devront aussi être examinées soigneusement au moins une fois par mois, afin de découvrir tout bombement ou des indices d'entretoises qui se seraient brisées.

19. *Mode d'épreuve des entretoises flexibles sans tête.*—Les entretoises flexibles sans tête devront être éprouvées une fois par mois tout comme les boulons rigides, et elles devront en plus être éprouvées tous les dix-huit mois au moyen d'une clé à tampons et d'un levier, en exerçant une pression assez forte pour juger si l'entretoise est brisée.

20. *Entretoises brisées.*—Nulle chaudière ne devra rester en service quand, dans n'importe quelle partie de la boîte à feu ou du foyer, deux entretoises contiguës seront brisées ou tamponnées, ou encore quand dans un cercle de quatre pieds de diamètre trois entretoises ou plus seront brisées ou tamponnées, ou enfin quand dans toute la chaudière il y en aura cinq ou davantage de brisées ou de tamponnées.

21. *Trous d'examen.*—Toutes les entretoises ayant moins de huit pouces, posées après le 1er janvier 1912, à l'exception des entretoises flexibles, devront avoir des trous d'examen d'un diamètre de $\frac{3}{16}$ de pouce et d'une épaisseur d'au moins $1\frac{1}{4}$ pouce à l'extrémité extérieure. Ces trous devront être tenus ouverts en tout temps.

22. Toutes les entretoises ayant moins de huit pouces, à l'exception des entretoises flexibles et des boulons rigides soutenant des cadres et des plaques de garde, devront être percées quand la locomotive ira à l'usine subir d'importantes réparations, et il faudra en tout cas accomplir ce travail avant le 1er juillet 1914.

23. *Position du manomètre.*—Toutes les chaudières auront au moins un manomètre qui indiquera exactement la pression effective. On aura soin de placer le manomètre dans un endroit raissonnablement frais et où les mécaniciens peuvent le lire facilement.

24. *Siphons.*—Chaque manometre aura un siphon d'une capacité suffisante pour empêcher la vapeur de pénétrer dans le manometre. Le tuyau de communication entrera directement dans la chaudière, et devra se maintenir étanche à la vapeur entre la chaudière et le manometre.

25. *Quand faire l'épreuve.*—Les manometres à vapeur devront être éprouvés au moins une fois tous les trois mois, et chaque fois qu'on y découvrira la moindre irrégularité.

26. *Mode de l'épreuve.*—Les manometres à vapeur devront être vérifiés en montant sur la chaudière un manometre étalon en parfait état ou au moyen d'un vérifica-

teur de la tare, et les manomètres qui ne seraient pas exacts devront être réglés avant d'être utilisés.

27. *Plaques métalliques.*—Dans la partie supérieure de la chaudière attenant à la cabine du mécanicien, on placera une plaque métallique indiquant la pression donnée. Si cette partie de la chaudière est recouverte, on devra faire le revêtement, et dans la chemise une ouverture permettant de voir la plaque.

28. *Numéro de la chaudière.*—Chaque chaudière devra porter son numéro de fabrique, s'il est connu. Au cas où l'on ne pourrait obtenir ce numéro, on mettra sur le dôme un numéro de convention dont on se servira pour la carte de devis.

29. *Soupapes de sûreté.*—Toute chaudière sera munie d'au moins deux soupapes de sûreté, dont la capacité devra être suffisante pour empêcher, en tout temps, une accumulation de pression de plus de 5 pour 100 au-dessus de la pression de vapeur permise.

30. *Pose des soupapes.*—Les soupapes de sûreté seront ajustées au manomètre de la chaudière de façon à s'ouvrir brusquement à une pression de pas plus de six livres au-dessus de la pression de vapeur permise. Le manomètre devra invariablement être vérifié au moyen d'un manomètre étalon avant que les soupapes de sûreté ne soient ajustées ou qu'un changement quelconque ne soit fait dans leur ajustage. En ajustant des soupapes de sûreté le niveau de l'eau dans la chaudière ne doit pas être au-dessus du robinet de jauge le plus élevé.

31. *Quand faire l'épreuve.*—Les soupapes de sûreté doivent être éprouvées sous vapeur au moins tous les trois mois, et dès qu'on y découvre la moindre indication erronée.

32. *Indicateurs du niveau de l'eau et robinets de jauge.*—Toute chaudière doit être muie d'au moins un indicateur du niveau de l'eau et de trois robinets de jauge. Le robinet de jauge le plus bas et la limite inférieure du niveau de l'eau ne doivent pas être à moins de trois pouces au-dessus de la partie la plus élevée du ciel du fourneau. Les chaudières actuellement en service qui ne remplissent pas ces conditions devront avoir, au 1er janvier 1915, subi les changements voulus. Quant aux locomotives qui ne sont pas encore munies d'indicateurs du niveau de l'eau, il faudra voir à ce qu'elles en aient au plus tard le 1er juillet 1912.

33. *Soupapes de l'indicateur du niveau de l'eau.*—Tous les indicateurs du niveau de l'eau doivent être munis de deux soupapes ou robinets d'interception, l'un au tuyau de communication supérieur, l'autre au tuyau inférieur de la chaudière, et aussi d'un robinet de purge construit et placé de façon qu'il puisse être ouvert et fermé facilement à la main.

34. *Quand faire le nettoyage.*—Au moins une fois par mois on doit retirer les goujons de tous les robinets du niveau de l'eau et enlever entièrement les dépôts et sédiments qui s'y trouvent.

35. Tous les indicateurs du niveau de l'eau doivent être nettoyés et les robinets de jauge éprouvés avant chaque parcours. Les robinets de jauge doivent pouvoir toujours s'ouvrir et se fermer facilement à la main, sans qu'il soit besoin d'une clé à écrou ou d'un autre instrument.

36. *Protection des tubes de débit visible pour l'eau et pour l'huile.*—Tous les tubes de débit visible pour l'eau et pour l'huile doivent être entourés d'un grillage protecteur qui empêchera le verre de voler en se brisant. Ce grillage devra toujours être ajusté et en bon état.

37. *Lampes pour éclairer les indicateurs du niveau de l'eau.*—Tout près des indicateurs du niveau de l'eau doit se trouver une lampe propre à ce service, et qui sera placée de façon à ce que le mécanicien puisse voir facilement l'eau dans l'indicateur.

38. Les injecteurs doivent être tenus en parfait état, n'être jamais engorgés, et doivent être mis à l'épreuve avant chaque parcours. Les soupapes de retenue, les conduites de refoulement, les tuyaux d'alimentation, le tuyau et les soupapes du

réservoir, doivent être bien entretenus, et il ne doit jamais s'y trouver de fuites, pas plus que des dépôts accumulés qui empêcheraient l'eau de couler.

39. Les tampons des tubes doivent avoir au centre un trou de pas moins de trois quarts de pouce de diamètre. Quand on bouche les deux extrémités d'un ou de plusieurs tubes, les tampons doivent être réunis à l'aide d'une tige de fer n'ayant pas moins de cinq huitièmes de pouce de diamètre. Ces bouchons être enlevés et les tubes réparées au premier endroit où ces travaux peuvent se faire convenablement.

40. *Quand faire le lavage.*—Toutes les chaudières doivent être lavées avec soin aussi souvent que l'exigent la nature des eaux d'alimentation, et à tout le moins une fois par mois. Elles seront jugées avoir fait continuellement du service entre les lavages, à moins que le nombre de jours pendant lesquels la chaudière n'a pas servi aient été attestés dans les rapports de lavages et dans le rapport d'inspection.

41. *Enlèvement des tampons.*—Quand les chaudières sont lavées, tous les tampons de purge, bouchons coniques et rondelles doivent être enlevés.

42. *Tubes dans lesquels circulent l'eau.*—Une attention spéciale doit être portée aux culottes et cuissards, afin de voir à ce qu'ils soient exempts de tout dépôt et de tout sédiment.

43. *Archives de bureau.*—Un registre fidèle de tout lavage de chaudière sera tenu dans les bureaux de la compagnie du chemin de fer. Les renseignements suivants devront y être inscrits le jour où aura lieu le lavage:—

(*a*) Le numéro de la locomotive.

(*b*) Date du lavage.

(*c*) Signature du laveur des chaudières ou de l'inspecteur des chaudières.

(*d*) Déclaration à l'effet que les goujons des robinets du jauge et des indicateurs du niveau de l'eau ont été enlevés et que tout le nettoyage a été bien fait.

(*e*) Signature de l'inspecteur des chaudières ou de l'employé qui a enlevé les goujons et nettoyé les robinets.

44. *Fuites sous le revêtement.*—Si une fuite sérieuse se produit sous le revêtement, on devra faire un examen et localiser la fuite. Si l'on constate qu'elle est due à une fissure dans l'enveloppe ou à une autre défectuosité quelconque qui diminue la sécurité, la chaudière devra être mise hors de service immédiatement, réparée avec soin, et un rapport doit déclarer qu'elle est dans un état satisfaisant avant qu'elle puisse reprendre son service.

45. *Fuites de vapeur en avant du mécanicien.*—Toutes les soupapes, les robinets, joints, étais, boulons et rivures doivent se trouver dans un état tel qu'ils ne laisseront jamais échapper de vapeur en avant du mécanicien, ce qui obscurcirait sa vue.

46. *Rapports d'inspection.*—Pas moins d'une fois par mois, et moins de quinze jours après chaque inspection, un rapport d'inspection, modèle n° 1, format de 6 pouces sur 9, sera produit au bureau du chef du mouvement de la Commission, pour chaque locomotive en usage au service d'un compagnie de chemin de fer, et une copie sera produite au bureau du mécanicien en chef chargé de la surveillance de la locomotive.

47. Une copie du rapport de l'inspection mensuelle, modèle n° 1 de la formule ci-jointe, ou une carte d'inspection trimestrielle, modèle n° 2 de la formule ci-jointe, remplie comme il convient, sera placée dans un cadre vitré et bien en vue dans la cabine de la locomotive avant que la chaudière inspectée ne prenne son service.

48. Pas moins d'une fois par année et en deçà de dix jours après que l'épreuve hydrostatique et les autres épreuves réglementaires ont eu lieu, un rapport de ces épreuves indiquant l'état général de la chaudière et les réparations faites doit être rédigé en suivant le modèle n° 3 de la formule ci-jointe, format de 6 pouces sur 9, et adressé au chef de la division du mouvement à Ottawa, et une copie sera envoyée au bureau du mécanicien en chef chargé de la surveillance de la locomotive. Le mois où ce rapport sera déposé on n'exigera pas le rapport mensuel.

49. *Carte de devis.*—Une carte de devis, contenant les résultats des calculs faits pour déterminer la pression effective et autres données nécessaires sera déposée au bureau du chef de la division du mouvement à Ottawa pour chaque chaudière de locomotive. Une copie sera aussi déposée au bureau du mécanicien en chef chargé de la surveillance de la locomotive. Chaque carte de devis sera vérifiée par l'ingénieur chargé des calculs, et sera approuvée par le mécanicien en chef. Ces cartes seront déposées aussi promptement que le permettront un examen parfait des calculs exacts. Dans les cas où l'on peut obtenir des dessins fidèles des chaudières, les données pour la carte de devis, modèle n° 4, peuvent être tirées des dessins, et ces cartes de devis devront être complétées et expédiées avant le 1er juillet 1912. Dans les cas où l'on ne pourra obtenir des dessins fidèles, il faudra se procurer les données requises à la première occasion où l'on fait des réparations générales ou lorsqu'on enlève les tubes. Les cartes de devis doivent être envoyées en deçà d'un mois après que l'examen a été fait, et tous les examens doivent être complétés et les cartes de devis déposées avant le 1er juillet 1915, les tubes devant être enlevés, si cela est nécessaire, afin de permettre que l'examen soit fait avant cette date.

50. Dans le cas d'un accident causé par une défectuosité quelconque dans la chaudière la locomotive ou dans une des pièces attenantes, et alors qu'une ou plusieurs personnes se trouveraient gravement blessées ou tuées, la compagnie à laquelle appartient cette locomotive ou celui qui la conduisait au moment de l'accident, devra immédiatement télégraphier au chef de la division du mouvement, Commission des chemins de fer, Ottawa, Ontario, un compte rendu de l'accident, indiquant de quelle nature il est, l'endroit où il est survenu, l'endroit où la locomotive peut être examiné, et il devra faire suivre ce télégramme d'une lettre donnant un rapport complet et détaillé de l'accident, disant autant qu'il est possible de le faire à quelles causes il est dû, et fournissant une liste complète des personnes tuées ou blessées.

51. Toute compagnie de chemin de fer ne se conformant pas aux dispositions de cette ordonnance sera passible d'une amende de $100 pour chaque infraction.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

RAPPORT MENSUEL DE L'INSPECTION ET DES REPARATIONS D'UNE
Formule n° 1 d'inspection de chaudière.

CHAUDIERE DE LOCOMOTIVE.

Mois de .... 191..

Locomotive { Numéro........................
Initiales ....

Compagnie ....

Conformément à l'ordonnance de la Commission, aux règlements et aux instructions qui s'y rattachent, je certifie par la présente que le.................191.., à .... j'ai inspecté la chaudière et les pièces attenantes de la locomotive n° ...... utilisée par la Compagnie .... ; que toutes les défectuosités révélées au cours de la dite inspection ont été réparées, excepté dans les cas cités au verso de ce rapport; qu'en autant que je puis en juger, cette chaudière et les pièces attenantes sont en bon état pour le service, et qu'elle pourra supporter sans danger une pression de vapeur de ....livres par pouce carré.

1. Soupapes de sûreté réglées à........liv.........liv......liv., le ......191...
1. Soupapes de sûreté réglées à........liv........liv........liv., le........191..
3. La chaudière a-t-elle été lavée, les goujons ont-ils été retirés des robinets de jauge et des indicateurs du niveau de l'eau, et les robinets bien nettoyés?....
4. Les deux injecteurs ont-ils été éprouvés et laissés en bon état?................
5. Toutes les fuites de vapeur ont-elles été bouchées?..........................
6. Etat des tubes et des tôles de la boîte à feu ....
7. Etat des entretoises et des boulons soutenant le ciel du fourneau ....
8. Nombre de ces boulons et de ces entretoises qui ont été renouvelés..........
9. Etat des culottes et des cuissards, s'il en est.........................
10. Quand a eu lieu l'épreuve hydrostatique précédent? ....

...........................191...

...................., *inspecteur.*

Province de .... }
Comté de .... }

Je certifie par la présente qu'en autant que je puis en juger le rapport ci-dessus est exact.

...................., *contrôleur.*

Formule n° 2 d'inspection de chaudière.

CARTE D'INSPECTION TRIMESTRIELLE QUI DOIT ETRE PLACEE DANS LA CABINE DE LA LOCOMOTIVE.

....

(nom de la compagnie.)

Je certifie par la présente que la chaudière et les pièces attenantes de la locomotive n° ....utilisée par la compagnie de chemin de fer susmentionnée, ont été inspectées le .... 191.., conformément à l'ordonnance de la Commission.

Les soupapes de sûreté et les manomètres à vapeur ont été éprouvés le .... 191..

La dernière épreuve hydrostatique a eu lieu ....191..

..............., *inspecteur.*

N.B.—Cette carte doit être renouvelée en deçà de trois mois de la date de l'inspection mentionnée.

Formule n° 3 d'inspection de chaudière.

RAPPORT ANNUEL DE L'INSPECTION ET DES REPARATIONS DE LA CHAUDIERE DE LOCOMOTIVE.

Compagnie...................................

Locomotive { Numéro...................
Initiales .... }

Conformément à l'ordonnance de la Commission, aux règlements et aux instructions qui s'y rattachent, je certifie par la présente que le...................191.. à........................., j'ai inspecté la locomotive et les pièces attenantes de la locomotive n°..........., utilisée par la Compagnie..........................;

que toutes les défectuosités révélées au cours de l'inspection ont été réparées, excepté dans les cas cités au verso de ce rapport; qu'en autant que je puis en juger cette chaudière et les pièces attenantes sont en bon état pour le service, et qu'elle pourra supporter sans danger une pression de vapeur de.......... livres par pouce carré.

1. Date de l'épreuve hydrostatique précédente....................191...
2. La dernière fois qu'on a enlevé les tubes, c'était le..............191...
3. La dernière fois qu'on a enlevé le revêtement du corps cylindrique, c'était le.........................191..
4. La dernière fois qu'on a enlevé les têtes des entretoises flexibles, c'était le.........................191..
5. Tous les tubes ont-ils été enlevés?....................................
6. Nombre de tubes enlevés..
7. Tout le recouvrement de la boîte à feu a-t-il été enlevé?.................
8. Tout le revêtement du corps cylindrique a-t-il été enlevé?..................
9. Toutes les têtes des entretoises flexibles ont-elles été enlevées?.............
10. La calotte du dôme et le tuyau d'admission ont-ils été enlevés?............
11. Dans l'épreuve hydrostatique la chaudière a été soumise à une pression de................livres.
12. Les deux injecteurs ont-ils été éprouvés et laissés en bon état?..............
13. Les deux manomètres à vapeur ont-ils été éprouvés et laissés en bon état?......
14. Les soupapes de sûreté ont été réglées pour s'ouvrir à........, livres........, ... livres.
15. La chaudière a-t-elle été lavée? L'indicateur du niveau de l'eau et les robinets de jauge ont-ils été nettoyés?..
16. Toutes les fuites de vapeur ont-elles été bouchées?..........................
17. Nombre des boulons soutenant le ciel du fourneau et des entretoises brisés qui ont été remplacés...
18. Dans quel état se trouve l'extérieur du corps cylindrique...................
19. Dans quel état se trouve l'intérieur du corps cylindrique...................
20. Etat des tôles de la boîte à feu et des tubes.............................
21. Etat des tubes de voûte..
22. Etat des cuissards..
23. Etat des fermes tranversales...
24. Etat des entretoises à l'avant du foyer.................................
25. Etat des entretoises flexibles..
26. Etat des tirants transversaux, des jambes de force, et des boulons............
27. Etat des étais du dôme..
28. Etat des étais soutenant le haut du foyer à l'arrière......................
29. Etat des tôles de renforcement de la tubulure à l'avant du foyer............

Je certifie par la présente qu'en autant que je puis juger le rapport ci-dessus est exact.

......................*Inspecteur.*

Province de........................ }
Comté de.......................... }

......................*Contrôleur*

Formule n° 4 d'inspection de chaudière.

CARTE DE DEVIS POUR LA LOCOMOTIVE N°......

Propriété de la Compagnie de chemin de fer..............................
Utilisée par la Compagnie de chemin de fer..............................
Constructeur..............................
N° donné à la chaudière par le constructeur..............................
Quand a-t-elle été construite?..............................
Où a-t-elle été construite?..............................
Modèle de la chaudière..............................
Matériel employé pour les tôles couvrant le corps de la chaudière..............................
Matériel employé pour les rivets..............................
Où le dôme est-il placé?..............................
Surface de grille par pied carré..............................
Hauteur au-dessus du ciel du fourneau du plus bas degré indiqué sur le tube du niveau..............................
Hauteur au-dessus du ciel du fourneau du plus bas degré indiqué sur le tube du robinet de jauge..............................
Cuissards, diamètre extérieur..............................
épaisseur..............................
Tubes de voûte, diamètre extérieur..............................
épaisseur..............................
Tubes de chauffe, nombre..............................
Tubes de chauffe, diamètre extérieur..............................
longueur..............................
Soupapes de sûreté..............................

Nombre.	Grandeur.	Fabrique.	Modèle.
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....

Entretoises de la boîte à feu, diamètre extérieur..............................
espacées..............................
Entretoises de la chambre de combustion, diamètre extérieur..............................
Entretoises de la chambre de combustion, espacées..............................
Entretoises soutenant le ciel du fourneau, diamètre extérieur, partie supérieure..............................
partie inférieure..............................
Espaces entre les entretoises soutenant le ciel du fourneau..............................
Rivets des tirants transversaux, partie supérieure..............................
partie inférieure..............................
Espace entre les rivets des tirants traversaux..............................
Espace réservé à l'eau dans le cadre du foyer, parois latérales..............................
.... le devant .... le derrière ....
Largeur de l'ouverture pour l'eau dans la partie latérale du foyer, mesurée à l'axe de la chaudière.............. le devant.............. le derrière..............

Plaques du corps cylindrique—
Tube de devant ....épaisseur....................
1ère virole .... épaisseur....................diam. int.
2ème virole .... épaisseur....................diam. int.
3ème virole .... épaisseur....................diam. int.
Mémo.: Quand les viroles ne sont pas cylindriques, donnez le diamètre intérieur de chaque bout.

Foyer—

Epaisseur des plaques:
Tube .... ciel .... paroi latérale ....
Porte ....
Chambre de combustion...
Congé intérieur (si la plaque tubulaire est faite de deux morceaux.............
Boîte à feu—...
Epaisseur des plaques—selle d'avant..
plaque d'arrière..
Le toit....................les parois latérales...............................
Diamètre intérieur du dôme...
Epaisseur des plaques....................embase.................................
tôle intérieure de protection...
Vous a-t-on remis des copies authentiques des épreuves faites du matériel de la chaudière?...
Les rapports déposés dans le bureau............de la compagnie.................
indiquent que le moindre pouvoir de résistance dans les plaques de cette chaudière est:

Pour la 1re virole..............................livres par pouce carré,
Pour la 2e virole...............................livres par pouce carré,
Pour la 3e virole...............................livres par pouce carré.

Le corps cylindrique a-t-il toutes ses parties à section circulaire?..............
Si le corps cylindrique est aplati, dites où et jusqu'à quel point...............
Toutes les parties sont-elles bien maintenues par des tirants?...................
Le dôme est-il bien renforcé ainsi que les autres ouvertures?....................
La chaudière est-elle munie de bouchons fusibles?................................

Jetez ici une ébauche ou joignez le dessin des rivures longitudinales et transversales qui unissent le corps de la chaudière, indiquant sur quelles viroles elles donnent, et dites quel est le pouvoir de résistance admis de la rivure longitudinale la plus faible.

Les calculs établissent que, sous la pression de service permise, la tension maximum est la suivante pour les:—

Entretoises vissées à la base du fil..........................livres par pouce carré.
Entretoises à la partie amincie................................livres par pouce carré.
Entretoises du ciel du foyen ou tirants transversaux à la base du fil de l'écrou ou à la partie la plus mince du rivet, en dessus..............livres par pouce carré.
Entretoises du ciel du foyer ou tirants transversaux à la base du fil de l'écrou ou à la partie la plus mince du rivet, le dessous..............livres par pouce carré.
Poutrelles et fermes rectagulaires..............................livres par pouce carré.
Entretoises du gousset...livres par pouce carré.
Tension de cisaillement pour les rivets.........................livres par pouce carré.
Tension que peut supporter la partie non appuyée de la plaque dans la rivure longitudinal ayant la moindre résistance..................livres par pouce carré.
Les dimensions et les données pour cette locomotive ont été fournies par..........
Les données d'après lesquelles les calculs ont été faits proviennent du dessin n°....
.................en date du..........................., fourni par la compagnie.

..............................*ingénieur-mécanicien.*

ORDONNANCE GENERALE N° 79.

Ordonnance n° 14271.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, 20 juillet A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire..*

RELATIVEMENT à la demande conjointe des compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, en vertu des articles 29, 30, 268 et 269, et des autres articles de la loi des chemins de fer qui s'appliqueraient en ce cas, pour faire amender les règlements généraux concernant les services de train et d'enclenchement approuvés par l'arrêt n° 7563 de la Commission, en date du 12 juillet 1909. (Dossier 4135.15.)

APRES lecture des considérations soumises à l'appui de cette demande, et sur le rapport et la recommandation du chef de la division de l'exploitation:

IL EST ORDONNE que les dits règlements généraux concernant les services de train et d'enclenchement soient, et ils sont par les présentes, amendés en résiliant les règlements suivants, marqués "Règlements à résilier", et en leur substituant les dispositions suivantes, marquées "Nouveaux règlements à substituer":

Signaux d'arrêt au lieu de destination, signaux de protection en stationnement, et signaux par la marche du train.

RÈGLEMENTS À RÉSILIER.

Un bras de sémaphore à 60 degrés de la ligne horizontale ou un disque disparaissant signifient: "Continuez votre marche". La nuit, une lumière verte paraît quand le bras occupe cette position.

NOUVEAUX RÈGLEMENTS À SUBSTITUER.

Un bras de sémaphore à 60 degrés au-dessous ou à 90 degrés au-dessus de la ligne horizontale ou un disque disparaissant signifient: "Continuez votre marche". La nuit, une lumière verte paraît le bras occupe cette position.

Signal d'arrêt à distance.

Un bras de sémaphore occupant la ligne horizontale ou un disque se montrant veulent dire: "Continuez votre marche avec prudence, prêt à arrêter au signal de votre station". La nuit, une lumière jaune paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 60 degrés de la ligne horizontale ou un disque disparaissant signifient: "Continuez votre marche". La nuit, une lumière verte paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 45 degrés de la ligne horizontale ou un disque se montrant veulent dire: "Continuez votre marche, prêt à arrêter au prochain signal". La nuit, une lumière jaune paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 60 degrés au-dessous ou à 90 degrés au-dessus de la ligne horizontale ou un disque disparaissant signifient: "Continuez votre margnal". La nuit, une lumière jaune paraît quand le bras occupe cette position.

Signaux d'enclenchement—Signal au lieu de destination.

Un bras de sémaphore à 60 degrés de la ligne horizontale signifie: "Continuez votre marche". La nuit, une lumière verte paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 60 degrés au-dessous ou à 90 degrés au-dessus de la ligne horizontale signifie: "Continuez votre marche". La nuit, une lumière verte paraît quand le bras occupe cette position.

Signaux d'enclenchement—Signal à distance.

Un bras de sémaphore occupant la ligne horizontale signifie: " Continuez votre marche avec prudence, prêt à arrêter au signal de votre station ". La nuit, une lumière jaune paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 60 degrés de la ligne horizontale signifie: " Continuez votre marche ". La nuit, une lumière verte paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 45 degrés au-dessus de la ligne horizontale signifie: " Continuez votre marche, prêt à arrêter au prochain signal ". La nuit, une lumière jaune paraît quand le bras occupe cette position.

Un bras de sémaphore à 60 degrés au-dessous ou à 90 degrés au-dessus de la ligne horizontale signifie : " Continuez votre marche ". La nuit, une lumière verte paraît quand le bras occupe cette position.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 80.

Ordonnance n° 14389.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 25 juillet A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT aux tarifs spéciaux de fret s'appliquant au pesage des marchandises de transport et aux réductions à faire sur les poids indiqués par la bascule du chemin de fer;

ET AU SUJET de la demande faite par l'Association des Manufacturiers canadiens et de *Mountain Lumber Manufacturers Association,* de Calgary, Alta., d'une ordonnnance décrétant que les dits tarifs mis en vigueur par les compagnies de chemins de fer de l'ouest du Canada au commencement du mois de mai 1911, n'auront pas cours avant que les pétitionnaires n'aient eu l'occasion de se faire entendre (dossier 87991);

APRES avoir lu les documents déposés à l'appui de cette demande, et après avoir examiné la preuve faite et les arguments apportés lors de la requête de l'Association des Manufacturiers canadiens et d'autres aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 20 juin 1911;

IL EST ORDONNE que les tarifs spéciaux des compagnies de chemins de fer desservant Port-Arthur, Ontario, et la région à l'ouest, montrant les réductions faites sur les poids marqués par la bascule du chemin de fer pour les marchandises de transport, et en vigueur immédiatement avant le 1er mai 1911, soient rétablis jusqu'à ce que les expéditeurs aient l'occasion d'exposer leurs vues à la Commission, ou jusqu'à ce que les questions en litige aient été réglées entre les parties à une conférence des compagnies de chemins de fer et des expéditeurs, ou de leurs fondés de pouvoir.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 81.

Ordonnance n° 15391.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 15 novembre A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT aux frais additionnels pour camionnage perçus par les compagnies de chemins de fer ou par leurs agents faisant ce service, aux soi-disant routes de camionnage (dossier 18663);

IL EST ORDONNE que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient, et elles sont par la présente, tenues de déposer à la Commission, en deçà de soixante jours de la date de cet arrêté, des copies de tous les contrats existant avec leurs agents de camionnage pour le camionnage des marchandises de transport aux soi-disant routes de camionnage, et des cartes indiquant les limites que couvre le camionnage à chaque endroit où il se pratique; et elles devront désormais déposer tout nouveau contrat ou toutes modifications apportées à ceux en existence ou aux limites de camionnage, survenant à divers intervalles.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 82.

Ordonnance n° 15543.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

(Séances tenues à Montréal.)

LUNDI, le 27 novembre A.D. 1911.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la requête faite par la Compagnie Blaugas du Canada, limitée, sous le régime de l'article 29 de la loi des chemins de fer, à l'effet d'obtenir un arrêté abrogeant, changeant, modifiant ou variant la clause 1 (*c*) de l'ordonnance n° 12542, en date du 9 décembre 1910, concernant l'emploi du blaugas par les compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission (dossier 4739.8);

APRES avoir entendu la requête en présence du procureur de la requérante et les allégations soumises, et après avoir lu le rapport de l'inspecteur de la Commission;

IL EST ORDONNE que le dit arrêté n° 12542, en date du 9 décembre 1910, soit, et il est par la présente, amendé en biffant l'alinéa (*c*) du paragraphe 1 de l'ordonnance.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 83.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Ordonnance n° 15754.

LUNDI, le 8 janvier A.D. 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT aux taux de fret pour le transport des marchandises sur les chemins de fer du Canada desservant la région à l'ouest de Port-Arthur (dossier 18755);

ATTENDU que de nombreuses plaintes et requêtes d'un ordre général ont été adressées à la Commission contre les taux de fret actuels exigés par les compagnies de chemins de fer du Canada desservant la région à l'ouest du lac Supérieur, et que la Commission en a différé l'étude jusqu'à ce qu'une décision finale ait été rendue dans la cause des taux de Régina;

ET ATTENDU que la Cour Suprême du Canada a, le six décembre dernier, renvoyé l'appel interjeté par les compagnies du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern touchant l'ordonnance de la Commission n° 12520, en date du 10 décembre 1910, qui avait rapport à la requête de la cité de Régina (ci-dessus mentionnée) demandant que les distinctions faites en faveur de localités dans la province du Manitoba et au détriment de localités dans les provinces de Saskatchewan et d'Alberta, soient corrigées en réduisant les taux de fret de Port-Arthur et de Fort-William, et de la région à l'est de ces endroits, aux dites localités dans la Saskatchewan et l'Alberta, et comme le rejet de cet appel donne à la Commission toute liberté d'entreprendre une plus vaste enquête;

ET ATTENDU que les tarifs des compagnies de chemins de fer desservant la province de la Colombie-Britannique sont actuellement l'objet d'une enquête de la Commission, en réponse aux plaintes de la Chambre de Commerce de Vancouver et des *United Farmers* de l'Alberta;

ET ATTENDU que la Commission est de par la loi autorisée à étudier et à régler de sa propre initiative toute question ou toute chose qui, d'après la loi, peut faire l'objet, à la suite d'une demande ou d'une plainte, de son enquête, de son étude et de ses règlements;

EN CONSEQUENCE NOUS DECLARONS QU'IL EST A PROPOS QUE:

(1) La Commission commence sur le champ une enquête générale sur les tarifs de transport ayant cours dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et dans la province d'Ontario, à Port-Arthur et dans la région à l'ouest, et au cas où il serait établi que les dits tarifs, ou aucun d'entre eux, sont excessifs, ceux-là devront être réduits selon que la Commission le décrétera;

(2- La Commission tiendra une séance dans la cité d'Ottawa le mardi 13 février 1912, à 10 a.m., pour décider de la procédure à suivre et des instructions à donner au sujet de cette enquête.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

N.B.—La Commission a prié le ministre de la Justice de nommer un procureur qui représentera le public à la dite enquête.

ORDONNANCE GENERALE N° 84.

Ordonnance n° 15819.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 18 janvier 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la requête de la Compagnie Sanitaris, limitée, d'Arnprior, province d'Ontario, demandant qu'une ordonnance oblige les compagnies de chemins de fer à fournir, durant la saison des froids, des wagons chauffés pour le transport de l'eau minérale, de la bière au gingembre, et d'autres boissons mises en bouteilles, dans des quantités moindres qu'un plein wagon, depuis la gare de l'expéditeur jusqu'à celle du consignataire ou celle des consignataires et des lieux de destination. (Dossier 18855.)

APRES avoir entendu la requête le 4 janvier dernier et les allégations faites tant en faveur des compagnies de chemins de fer que du pétitionnaire, et jugement ayant été réservé jusqu'à plus ample informé;

ET COMME il appert maintenant que les compagnies de chemins de fer avaient mis en pratique des systèmes pour faire pareil transport dans des wagons chauffés; que la *Sudbury Brewing and Malting Company* eut à se plaindre de l'abandon de ces systèmes; qu'à une réunion de l'Association de Transport du Canada, tenue le 23 novembre 1911, d'après une circulaire adressée à la dite *Sudbury Brewing and Malting Company* par l'agent local de transport, à Sudbury, de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, il aurait été résolu que l'on ne fournirait plus de wagons chauffés pour le transport de quantités moindres qu'un plein wagon; qu'aucun avis n'avait été donné aux expéditeurs qu'on leur retranchait ce privilège, et que cela leur a causé des ennuis et des pertes;

IL EST ORDONNE que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction du parlement du Canada devront rétablir immédiatement le système ou les systèmes dont elles se servaient durant l'hiver de 1910-1911 pour transporter dans des wagons chauffés des quantités moindres qu'un plein wagon; et elles devront immédiatement accorder à tous les expéditeurs les droits et privilèges dont ils jouissaient sur les diverses lignes durant le dit hiver quant aux facilités de transport pour un tel trafic, jusqu'à nouvel ordre, ou jusqu'à ce que la Commission ait jugé si elles ont raison de retrancher ces avantages.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 85.

Ordonnance n° 15947.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

LUNDI, 12 février A.D. 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont attribués et pour rendre plus effectif l'ordonnance de la Commission n° 14115 *re* lois et règlements pour l'inspection des chaudières de locomotives (dossier 16513, partie III).

IL EST PAR CES PRESENTES ORDONNE à toutes les compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission de déposer au bureau de notre chef de la division de l'exploitation, en deçà de trente jours à partir de cette date, une liste des numéros de toutes les locomotives qu'elles possèdent ou qu'elles louent; et de déposer également au bureau de notre chef de la division de l'exploitation, à divers intervalles, une liste des numéros de toutes les locomotives additionnelles que les dites compagnies de chemins de fer acheteront, construiront ou loueront.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 86.

Ordonnance n° 15961.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, 15 février A.D. 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT aux tarifs pour le transport des marchandises sur les chemins de fer du Canada desservant la région à l'ouest de Port-Arthur (dossier 18755).

Après avoir entendu toute la plainte de la Chambre de Commerce de Vancouver alléguant que les compagnies de chemins de fer desservant la Colombie-Britannique faisaient des distinctions injustes dans leurs tarifs de transport, la Commission, qui avait entrepris, durant l'audition de cette cause et avant qu'elle ne fut réglée, une enquête générale sur les tarifs de transport dans l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et la partie d'Ontario à l'ouest de Port-Arthur, s'est rendu compte que les questions soulevées par la Chambre de Commerce de Vancouver sont si étroitement liées aux tarifs qui font l'objet d'une enquête dans les autres provinces susmentionnées qu'elles ne peuvent pas être réglées séparément d'une façon satisfaisante—

IL EST EN CONSEQUENCE ORDONNE QUE:

1. La province de la Colombie-Britannique soit ajoutée aux provinces mentionnées plus haut, et que la dite enquête générale s'étende et s'applique à tous les tarifs de transport des marchandises et des voyageurs dans cette province.

2. Que toute la preuve, les pièces à l'appui, aussi bien que les plaidoyers, fassent partie du procès-verbal de la dite enquête.

3. Qu'il soit permis à chacune des parties intéressées d'ajouter ce qu'elle désirera à la dite preuve ou au dit plaidoyer.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

Ordonnance n° 15988.

ORDONNANCE GENERALE N° 87.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, 17 février A.D. 1912.

L'hon. J. P. MAREE, *commissaire en chef,*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la question de munir les chaudières de locomotives de cendriers à bascule ou d'autres appareils pour épargner aux mécaniciens et autres l'obligation de se traîner en dessous quand il s'agit de nettoyer ces chaudières (dossier 4966).

APRES avoir entendu la discussion du sujet aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 6 février 1912, en présence du procureur des compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, des compagnies de chemins de fer Ottawa et New-York, Michigan-Central, l'Association Fraternelle Internationale des mécaniciens de locomotives, tout comme l'Association Fraternelle des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives, étant représentées à l'audience, après avoir entendu la preuve fournie et les allégations faites, et sur la recommandation de nos chefs de la division de l'exploitation—

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:—

1. Toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, se servant de locomotives à vapeur, devront, le ou avant le 31 décembre 1913, munir leurs locomotives alors en service de cendriers qui peuvent basculer ou se vider sans qu'aucun des employés ne soit forcé de se traîner en dessous de la locomotive, si ce n'est dans des cas d'urgence.

2. Après la date spécifiée, ce sera pour toutes les compagnies susdites enfreindre la loi que de se servir de locomotives n'ayant pas les appareils exigés plus haut.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 88.

Ordonnance n° 15995.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, 16 février A.D. 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission n° 3245, en date du 4 juillet 197, concernant les coupe-feu, et aux dispositions de la loi 8-9 Edouard VII, chapitre 32, article 10 (dossier 4741.12).

APRES avoir entendu le procureur des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Canadian-Northern, et après avoir lu avec attention les demandes et les suggestions faites par diverses personnes et divers corps publics—

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:—

1. Les paragraphes 8, 9, 10, 11, 12 et 14, de l'ordonnance n° 3245, en date du 4 juillet 1907, sont par les présentes résiliés.

2. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur dans la province d'Alberta ou de Saskatchewan, ou dans les deux, devra, le ou avant le 1er août de chaque année, établir, dans les dites provinces, le long de chaque côté de l'emplacement de la voie, et à une distance de pas moins de trois cents pieds du centre, un coupe-feu consistant en une lisière de terrain labouré de seize pieds de largeur au moins.

3. Chaque compagnie de chemin de fer devra, entre le 1er août et le 1er décembre de chaque année, voir à ce qu'il n'y ait ni herbes mortes ou sèches, ni mauvaises herbes, non plus que d'autre matière inflammable inutile sur les dits coupe-feu et sur chaque morceau ou section de terrain qui les sépare du chemin de fer.

4. Là où le propriétaire ou l'occupant du terrain s'oppose à l'établissement de ces coupe-feu, parce que cela lui causerait une trop lourde perte ou endommagerait sa propriété; et là où l'occupant refuse de permettre l'établissement ou le maintien de ces coupe-feu avant que la Commission ait fait l'étude des circonstances particulières en vertu de la loi 8-9 Edouard VII, chapitre 32, article 10, la compagnie devra, dans l'un et l'autre cas, référer l'affaire à la Commission sur le champ, donnant tous les détails, et s'abstenant dans l'intervalle de commencer les travaux.

5. Aucune compagnie de chemin de fer ne permettra à ses employés, à ses agents ou à ses entrepreneurs, de pénétrer dans un champ en culture pour y établir des coupe-feu avant d'avoir donné au propriétaire de ce champ ou au fermier un avis préalable d'au moins deux semaines.

6. Si l'agent, l'employé ou l'entrepreneur d'une compagnie de chemin de fer, laisse des barrières ouvertes, défait des clôtures et ne les remet pas en place, et que le bétail ou les récoltes aient à en souffrir, ou si la propriété est inutilement endommagée par rapport à l'établissement des coupe-feu, l'agent, l'employé ou l'entrepreneur sera, outre l'action en dommages qu'on pourra prendre contre lui au civil, passible d'une amende de $25 pour chaque offense.

7. Chaque compagnie de chemin de fer aura le droit de demander à la Commission de n'être pas tenue d'observer les dispositions de cette ordonnance là où la nature du pays rend l'établissement de ces coupe-feu soit impossible, soit inutile.

8. Toute compagnie de chemin de fer qui refuserait ou manquerait de se conformer aux dispositions de ces règlements sera, outre les dommages-intérêts qu'on pourra réclamer d'elle, passible d'une amende de cent dollars pour chaque désobéissance ou manquement.

(Signé) J.P. MABEE,
Commissaire en chef.
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 89.

Dossier 1570, partie IV. Ordonnance n° 16007.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

SAMEDI, le 17 février A.D. 1912.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la question d'enlever des locomotives les appareils pour chasser la neige dont l'ordonnance de la Commission n° 12287, en date du 3 novmebre 1910, basée sur les résolutions adoptées par le comité de législation fédérale de l'Asso-

ciation Traternelle des mécaniciens de locomotive, on avait décidé de faire une étude plus approfondie avant de rendre jugement;

APRES avoir entendu la discussion du sujet aux séances de la Commission tenues à Ottawa le février 1912, en présence du procureur des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, et les compagnies de chemins de fer Ottawa et New-York, l'Association Fraternelle Internationale des Mécaniciens, l'Association Fraternelle des Chauffeurs et des mécaniciens de locomotives étant représentées à l'audience,—après avoir entendu la preuve soumise et les allégations faites, et sur la recommandation de nos chefs de la division de l'exploitation;

IL EST ORDONNE:

1. Que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, et se servant de charrues chasse-neige devront, le ou avant le 1er novembre 1912, munir ces charrues de:

(*a*) Une communication directe entre la charrue et le sifflet à vapeur de la locomotive, de sorte que l'homme sur la charrue puisse donner tous les signaux voulus.

(*b*) Un manomètre à air, une soupape de contrôle d'air, et des conduites à air convenables entre la charrue et la locomotive, de façon à ce que le contrôle du frein à air comprimé puisse s'exercer de la charrue.

2. Que les charrues chasse-neige conduites à la façon des charrues de refoulement, n'ayant ni vigie, ni hommes pour les surveiller de près, soient munies de conduites à air unissant la charrue à la locomotive, de sorte que survenant un déraillement et les conduites à air se brisant, le frein à air comprimé s'appliquera automatiquement.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 90.

Ordonnance n° 16275.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, le 11 acril A.D. 1912.

D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission n° 15995, en date du 16 février 1912, et à la requête du chemin de fer Canadian-Northern demandant que cet arrêté soit amendé (dossier n° 4741.32);

APRES avoir lu les allégations faites à l'appui de cette demande;

IL EST ORDONNE que la dite ordonnance n° 15995 soit, et elle est par ces présentes, amendée en substituant " 1-2 George V, chapitre 22, article 10", à " 8-9 Edouard VII, chapitre 32, article 10", partout où ces titres apparaissent dans le formulaire et dans l'application de l'ordonnance.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 91.

Ordonnance n° 16570.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 22 mai, A.D. 1912.

D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*
A. S. GOODEVE, *commissaire.*

RELATIVEMENT aux ordonnances de la Commission formulant des règlements que doivent suivre les compagnies de chemins de fer pour prévenir les incendies, et relativement à la demande faite par le département des terres de la législature de la Colombie-Britannique qu'une ordonnance soumette les locomotives de chemins de fer traversant la province de la Colombie-Britannique à certains règlements pour empêcher que les incendies se multiplient sur les terres longeant l'emplacement de la voie ferrée (dossier n° 4741-2);

APRES avoir entendu cette requête aux séances de la Commission tenues à Toronto le 30 avril 1912, la législature de la Colombie-Britannique, les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc-Pacifique, Grand-Tronc et Canadian-Northern, la Commission de la Conservation et l'Association des Sylviculteurs du Canada s'y trouvant représentées par un procureur, et les intérêts des réserves forestières du Dominion y étant aussi représentés—après avoir entendu les allégations faites et lu les pièces déposées par les parties intéressées, et en vertu des pouvoirs attribués à la Commission sous le régime des articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet égard;

IL EST ORDONNE CE QUI SUIT:

1. Les arrêtés n° 3245, en date du 4 juillet 1907; n° 3465, en date du 14 août 1907; n° 8903, en date du 15 décembre 1909, et n° 15995, en date du 16 février 1912, seront, et ils sont par ces présentées, annulés.

2. Tout chemin de fer soumis au pouvoir législatif du Parlement du Canada, en voie de construction ou fonctionnant au moyen de la vapeur, devra jusqu'à nouvel ordre, à moins qu'il n'en soit exempté par une ordonnance spéciale de la Commission, voir à ce que chaque locomotive en service sur le dit chemin de fer ou sur une de ces lignes, que cette locomotive serve à la construction ou au mouvement régulier, soit pourvue et reste pourvue d'une toile métallique à mailles serrées de la description suivant:

(*a*) Sur chaque locomotive pourvue d'une boîte à fumée allongée, la maille ne devra pas être faite d'un fil plus gros que celui mesurant 2½ sur 2½ par pouce du calibre de fil métallique Birmingham n° 10, et la grille devra être montée dans la boîte à fumée de façon à couvrir complètement l'ouverture par où s'échappe la fumée, et le trou de la maille ne devra pas avoir plus d'un quart de pouce et un soixante-quatrième (soit dix-sept soixante-quatrièmes) par pouce carré.

(*b*) Su chaque locomotive pourvue d'une cheminée à chapeau évasé, le fil de la maille ne devra pas mesurer plus que 3 sur 3 par pouce d'après le calibre de fil métallique Birmingham n° 10, et la grille devra tre placée à la tête du chapeau, de façon à le couvrir complètement,—le trou de la maille ne devant pas avoir plus de trois seizièmes et un soixante-quatrième (soit treize soixante-quatrièmes) de pouce par pouce carré.

3. Chacune des compagnies de chemins de fer susdites devra voir à ce que:

(*a*) Les ouvertures des cendriers de toute locomotive en usage sur son réseau ou sur une de ses lignes, actuellement en service ou en voie de l'être, soient fermées, quand cela se peut, par des portes en feuilles de tôle épaisses; ou encore, si c'est pos-

sible, par des portes faites d'une grille en fil de fer du calibre Birmingham n° 10, 2½ sur 2½ par pouce, ces portes devant être attachées soit par une forte cheville à ressort, soit par une clavette de butée et des goupilles, ou par tout autre genre d'écrous approuvés par la Commission.

(*b*) Les tuyaux de trop-plein des injecteurs aspirants, ou des conduits d'eau venant du tuyau d'alimentation de l'injecteur, ou de la chaudière, aboutissant à l'avant et à l'arrière des cendriers, et fonctionnent du 1er avril au 1er novembre, ou durant telle partie de cette période que la Commission spécifiera, de façon à mouiller les cendriers.

4. Chacune des compagnies de chemins de fer susdites devra fournir des inspecteurs aux points terminus ou divisionnaires, là où ses locomotives sont remisées et réparées; et les charger, en plus de la tâche qui peut leur avoir été assignée par les directeurs des compagnies à qui appartiennent ces points terminus ou divisionnaires, de:—

(*a*) Examiner au moins une fois par semaine—

(1) Les grilles,
(2) les soles,
(3) les cendriers,
(4) les registres,
(5) les portes glissantes, et
(6) tout autre appareil de protection contre l'incendie, utilisé sur les locomotives passant par ces dits points terminus ou divisionnaires.

(*b*) Tenir compte de chaque inspection dans un registre fourni à cette fin par la compagnie, disant:

(1) le nombre de locomotives inspectées,
(2) la date de l'inspection et l'heure qu'il était,
(3) l'état des appareils de protection contre l'incendie, et
(4) un rapport des réparations faites aux dits appareils.

Ce registre sera soumis à l'examen de l'inspecteur en chef de la division des incendies, ou de tout autre fonctionnaire autorisé de la Commission.

(*c*) Au cas où l'on découvrirait que l'un des appareils de protection contre l'incendie sur une locomotive n'est pas en bon état, cette locomotive sera retirée du service et ne pourra servir (tout le temps de la période spécifiée), à moins et avant que les réparations voulues n'aient été faites.

(*d*) Chacune des compagnies de chemins de fer mentionnées devra également nommer un ou plusieurs inspecteurs spéciaux, selon qu'il en faudra, pour faire indépendamment un examen des appareils de protection contre l'incendie sur toutes les locomotives de cette compagnie au moins une fois par mois, et faire rapport de l'état de ces dits appareils directement au mécanicien en chef de la compagnie, ou à un autre fonctionnaire en chef, qui est tenu responsable de l'état des locomotives de la compagnie.

Tout fonctionnaire autorisé de la Commission aura le pouvoir d'inspecter en aucun temps toute locomotive, et pourra ordonner qu'on retire du service toute locomotive dont les appareils de protection contre l'incendie ne seront pas en bon état, laquelle locomotive ne pourra reprendre son service (durant la période spécifiée) à moins que les réparations voulues n'aient été faites.

6. Aucun des employés des chemins de fer en question ne devra—

(*a*) Endommager directement ou indirectement la grille couvrant la cheminée ou la grille à l'avant de la locomotive;

(*b*) Ouvrir les portes de derrière quand la locomotive va de l'avant, ou les portes de devant quand la locomotive marche le tender en tête;

(*c*) Ou enfin endommager en aucune façon, directement ou indirectement, tout appareil de protection contre l'incendie de la locomotive.

7. Aucune des compagnies en question ne permettra qu'on dépose des matières en feu, des charbons ardents ou des cendres chaudes le long des rails ou sur l'emplacement de la voie en dehors de ses cours, à moins que tout le feu ait été éteint immédiatement.

8. Aucune de ces compagnies ne pourra utiliser dans ses locomotives comme combustible pour des fins de transport le lignite, à moins que la Commission ne l'ait expressément permis, le lignite désignant et comprenant toutes les variétés de charbon entre la tourbe et le bitume, ayant une proportion de 11.2 ou moins de carbone-hydrogène, telle proportion étant établie sur le charbon séché à l'air.

9. Ces compagnies de chemins de fer devront chacune établir et maintenir le long de leur voie ferrée des coupe-feu, selon que l'inspecteur en chef de la division des incendies l'ordonnera. La nature, l'étendue, l'établissement et l'entretien de ces coupe-feu seront réglés comme suit:

(*a*) L'inspecteur en chef de la division des incendies devra chaque année préparer et soumettre à chacune de ces compagnies de chemins de fer un exposé des mesures à prendre pour empêcher de toute façon et en tout temps qu'il n'éclate des incendies le long de leurs voies, en autant que cela se peut faire.

(*b*) Ces mesures peuvent exiger qu'on coupe et qu'on détruise par le feu ou autrement, toute herbe inflammable, et qu'on brûle de même ou que l'on fasse disparaître les débris et les fouillis qui s'y trouvent sur une lisière suffisamment large de chaque côté de la voie; enfin exiger tout ce qui, en tenant compte des circonstances de lieu et de temps et d'une somme de frais à encourir pas trop élevée, contribuerait à réduire au minimum les risques d'incendies et de leur propagation.

(*c*) Ces exposés de l'inspecteur de la division des incendies seront préparés de façon à ne considérer et à n'ordonner à la fois que les mesures qui s'appliquent à cette partie du chemin de fer exigeant des précautions particulières contre l'incendie. On aura en vue de régler les mesures de protection sur les circonstances du lieu et de proportionner les frais à encourir aux risqus d'incendie et des dommages qui s'ensuivraient.

(*d*) Les mêmes exposés de l'inspecteur en chef de la division des incendies devront spécifier les dates et le temps alloué pour commencer et achever ces travaux de protection, et la période pendant laquelle les coupe-feu devront être tenus bien propres et dans l'état voulu.

(*e*) Aucune de ces compagnies ne permettra à ses employés, agents ou entrepreneurs, de pénétrer sur un terrain en culture pour y faire des coupe-feu, sans le consentement du propriétaire ou de l'occupant de ce terrain.

(*f*) Là où le propriétaire ou l'occupant du terrain s'oppose à l'établissement de coupe -feu, parce que cela lui causerait une trop lourde perte ou endommagerait sa propriété, la compagnie devra sur-le-champ référer l'affaire à la Commission, et s'abstenir entre temps de commencer ses travaux.

(*g*) Aucun employé, agent ou entrepreneur de ces compagnies, lors de la construction des coupe-feu, ne permettra que des barrières restent ouvertes, que des clôtures soient défaites sans être remises en place, ce qui pourrait occasionner des pertes de bétail, ou endommager la récolte et la propriété.

10. En se conformant aux dispositions de l'article 297 de la loi des chemins de fer, qui décrète que " la compagnie doit en tout temps voir à ce qu'il n'y ait sur l'emplacement de sa voie aucune herbe morte ou sèche, ni mauvaise herbe ni autre matière inflammable inutile, cette compagnie ou ses agents, employés et entrepreneurs ne devront, du 1er avril au 1er novembre, brûler ou faire brûler des traverses, rognures, débris ou déchets sur l'emplacement de la voie ou auprès, si ce n'est avec des mesures de prudence et de surveillance qui empêchent les feux de s'étendre au delà de la lisière de terrain que l'on nettoie. L'inspecteur en chef de la division des incendies ou tout autre fonctionnaire autorisé de la Commission peut exiger qu'aucun feu semblable ne soit allumé le long de certaines parties spécifiées de la ligne du che-

min de fer, à moins qu'on en ait obtenu la permission par écrit de l'inspecteur en chef de la division des incendies ou d'un autre fonctionnaire autorisé de la Commission, ou encore, à moins que cela ne se fasse sous la direction d'un de ces derniers.

11. La compagnie de chemin de fer devra, chaque année, du 1er avril au 1er novembre, fournir et entretenir une équipe de garde-forestiers contre l'incendie qualifiés et en nombre suffisant pour faire une patrouille efficace et combattre l'incendie; et les méthodes adoptées par cette équipe seront sujettes à la surveillance et à la direction de l'inspecteur en chef de la division des incendies ou de tout autre fonctionnaire autorisé par la Commission.

12. L'inspecteur en chef de la division des incendies devra, chaque année, préparer et soumettre à chacune des compagnies de chemins de fer un exposé des mesures à prendre pour l'organisation et l'entretien de cette équipe spéciale. Cet exposé doit entre autres choses spécifier les suivantes—

(*a*) Le nombre d'hommes à employer sur la dite équipe, où ils doivent se trouver, leur rôle en général, les méthodes à suivre pour faire la patrouille, et la fréquence de ces patrouilles;

(*b*) L'équipement qu'on doit leur fournir pour se transporter d'un endroit à un autre, où doit se trouver cet équipement, l'acquisition et la distribution à faire d'instruments convenables pour combattre l'incendie; et

(*c*) Toutes les mesures qu'il juge essentielles pour mettre rapidement l'incendie sous contrôle, et qu'on pourrait adopter sans trop de frais.

13. Dans tous les cas où sur une ligne de chemin de fer ou sur une partie de la ligne l'on se sert uniquement d'huile comme combustible, durant la période indiquée plus haut, dans des conditions que la Commission approuve, la Commission exemptera la compagnie de suivre les règlements prescrits dans la mesure où elle jugera qu'il n'y a pas de danger et que cela convient.

14. Les cantonniers et autres employés, les agents et entrepreneurs, de chacune de ces compagnies, prendront les mesures suivantes pour rapporter et éteindre les incendies sur l'emplacement de la voie ou auprès:

(*a*) Les conducteurs, mécaniciens ou hommes d'équipe qui découvrent ou apprennent qu'un incendie s'est déclaré à un certain endroit sur l'emplacement de la voie ou auprès, ou encore qu'un incendie menace le terrain longeant l'emplacement de la voie, doivent faire rapport à l'agent ou aux personnes qui le remplacent à la première station où se trouvent des communications télégraphiques ou téléphoniques, et aux premiers cantonniers qu'il rencontre. Avis d'un pareil incendie doit être donné immédiatement par un système de sifflets d'avertissement.

(*b*) Il appartiendra à l'agent ou à la personne ayant reçu cette information d'avertir immédiatement le fonctionnaire du service forestier et les cantonniers du chemin de fer les plus rapprochés, de l'existence et du lieu de cet incendie.

(*c*) Quand le feu a été découvert, et que l'on présume qu'il origine du chemin de fer, les cantonniers ou les autres employés de chemin de fer en disponibilité doivent, soit indépendamment soit à la demande d'un fonctionnaire autorisé du service forestier, partir immédiatement pour le lieu de l'incendie et travailler à l'éteindre; pourvu que ces cantonniers ou ces autres employés à ce temps-là n'occupent pas des emplois indispensables à la sûreté de la marche des trains.

(*d*) Au cas où les cantonniers et les autres employés en disponibilité ne se trouveraient pas en nombre suffisant pour éteindre l'incendie promptement, la compagnie devra, soit indépendamment soit à la demande d'un fonctionnaire du service forestier autorisé, employer les autres ouvriers qu'il faut pour éteindre l'incendie; et aussitôt qu'elle aura sur les lieux un nombre suffisant d'hommes, autres que les cantonniers et les employés du service régulier, elle pourra renvoyer ceux-ci à leur emploi respectif.

N.B.—Tout incendie qui se déclarerait en deçà de 300 pieds de la voie du chemin de fer sera, à moins qu'on fournisse une preuve du contraire, considéré comme ayant été causé par le chemin de fer.

15. Chaque compagnie de chemin de fer devra donner des instructions particulières à ses employés au sujet des règlements précités, et devra afficher des avis appropriés à toutes les stations sur son réseau.

16. Toute compagnie de chemin de fer tolérant ou permettant qu'on viole ou qu'on enfreigne d'aucune manière les règlements précités, ou qu'on ne s'y soumette pas, sera, outre les dommages-intérêts qui pourront lui être réclamés, passible d'une amende de cent dollars pour chaque infraction.

17. Tout employé ou toute autre personne à qui s'adressent ces règlements, qui omet ou néglige de s'y conformer, sera, outre les dommages-intérêts qui pourront lui être réclamés, passible d'une amende de vingt-cinq dollars pour chaque infraction.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 92.

Ordonnance n° 16575.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 22 mai A.D. 1912.

D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à l'ordonnance de la Commission n° 6535, en date du 18 mars 1909, décrétant que les bogies de tender (dans le cas où le tender pèse avec sa charge 100,000 livres ou plus) des locomotives de chemins de fer à vapeur soumis au pouvoir législatif du Parlement du Canada, soient munis de roues à bandage d'acier; et relativement à la demande de la *Forged Steel Car Wheel Co., Limited,* d'une ordonnance amendant la précédente de façon à inclure les roues en acier battu. (Dossier 19818).

IL EST ORDONNE que la dite ordonnance de la Commission n° 6535, e ndate du 18 mars 1909, tel qu'amendée par l'ordonnance n° 7790, en date du 16 août 1909, soit, et elle est par ces présentes, de nouveau amendée en ajoutant les mots " ou en acier battu " après les mots " acier laminé " dans la cinquième ligne de l'application de l'ordonnance n° 6535, tel qu'amendée par la dite ordonnance n° 7790.

IL EST ORDONNE que le dit arrêté de la Commission n° 6535, en date du 18 mars 1909, tel qu'amendé par l'ordonnance n° 7790, en date du 16 août 1909, soit, et elle est par ces présentes, de nouveau amendé en ajoutant les mots " ou en acier battu " après les mots " acier laminé " dans la cinquième ligne de l'application de l'ordonnance n° 6535, tel qu'amendé par la dite ordonnance n° 7790.

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 93.

Ordonnance n° 16900.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

JEUDI, 27 juin A.D. 1912.

D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la question d'indiquer les changements dans les tarifs des marchandises, des voyageurs ete des messageries. (Dossier n° 19907.)

LA COMMISSION estimant que l'on devrait faciliter la comparaison des nouveaux tarifs du fret, des voyageurs et des messageries, avec ceux qu'ils remplacent ou modifient; en vertu des pouvoirs qui lui sont attribués sous le régime de l'article 322 de la Loi des chemins de fer; et sur le rapport et la recommandation de son chef de la division de l'exploitation.

IL EST ORDONNE que tous les tableaux des tarifs de fret, des voyageurs et des messageries, et les suppléments qui s'y rattachent, pour les trajets entre les stations du Canada et du Canada à un pays étranger, déposés à la Commission le ou après le 1er septembre 1912, devront, excepté dans les cas prévus ci-après, marquer les augmentations de tarifs par la lettre "A" (majuscule), et les réductions par la lettre "R" (majuscule), avec la note explicative nécessaire, de la manière suivante:

1. Pour les tableaux qui publient les tarifs en regard des stations,—
la lettre symbolique devra paraître à côté de chaque tarif, ou de chaque règlement ou condition, quand il y a changement.

2. Pour les tableaux qui publient les tarifs sur une liste séparée de la liste des stations,—

(*a*) La lettre symbolique devra paraître dans la liste des tarifs d'après la manière indiquée dans le paragraphe 1, à moins que les groupements de stations n'aient été modifiés selon leurs tarifs;

(*b*) si les groupements de stations ont été modifiés selon leurs tarifs, la lettre ou les lettres symboliques devront paraître à côté du renvoi sur la page des stations à la liste des tarifs, et à côté de chaque règlement ou condition qui ont été changés.

DANS LES CAS où les tarifs ou la matière à lire seraient forcément imprimés en caractères si serrés qu'il ne resterait pas suffisamment d'espace pour les lettres symboliques, ou si pour des raisons majeures ces lettres ne pouvaient trouver place—mais seulement en pareil cas,—les tarifs augmentés paraîtront en caractères gras et les tarifs réduits en italique;

ET IL EST DE PLUS DECRETE que les présentes n'abrogent pas les règlements exigeant que la page du titre ou la couverture extérieure de toutes publications de tarifs et suppléments porte au haut, selon le cas, le mot ou les mots "Augmentation", "Réduction", "Réédition" ou "Nouveaux Tarifs".

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE GENERALE N° 94.

Ordonnance n° 17211.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MERCREDI, le 24 juillet A.D. 1912.

D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

RELATIVEMENT à la question d'émettre un code uniforme de règlements s'appliquant à l'examen de l'ouïe et de la vue des employés de chemins de fer tenus de subir cet examen (dossier 1750.17, partie 2);

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont attribués sous le régime des articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que la Commission possède à cette fin;

APRES avoir entendu la discussion du sujet aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 3 octobre 1911, les compagnies de chemins de fer et les employés s'y trouvant représentés, et entendu la preuve soumise ainsi que les allégations faites; après avoir lu les représentations écrites adressées à la Commission par les parties intéressées, et sur le rapport et la recommandation de notre chef de la division de l'exploitation;

IL EST ORDONNE aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission d'adopter et de mettre en vigueur, pas plus tard que le 1er novembre 1912, les règlements émis dans l'annexe ci-jointe sous le titre de "Règlements uniformes quant à la façon de déterminer la force de perception visuelle et de perception de la couleur, ainsi que la condition de l'ouïe, chez les employés de chemins de fer à vapeur".

(Signé) D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

REGLEMENTS UNIFORMES QUANT A LA FAÇON DE DETERMINER LA FORCE DE PERCEPTION VISUELLE ET DE PERCEPTION DE LA COULEUR, AINSI QUE LA CONDITION DE L'OUIE, CHEZ LES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

1. Chaque personne choisie pour faire subir ces examens doit d'abord faire juger de ses capacités par un oculiste diplômé que la compagnie désignera, lequel doit attester par écrit des qualités du candidat pour tenir ce rôle d'examinateur, après lui avoir expliqué comment se servir des instruments voulus.

2. Chaque examinateur sera pourvu de:

(*a*) Une collection de caractères d'épreuve contenant au moins trois cartes de chaque dimension de lettres combinées de différente façon (une seule ligne sur chaque carte) pour juger de la force de perception visuelle.

(*b*) Une carte de lecture d'après le modèle adopté par l'Association des chemins de fer des Etats-Unis, pour juger du degré de myopie.

(*c*) Un instrument d'épreuve Holmgren ou Thompson pour la distinction des couleurs, avec le livret expliquant la façon de s'en servir.

(*d*) Une lanterne Williams, ou une du même genre, avec le livret expliquant la façon de s'en servir.

(*e*) Une paire de lunettes, ou un garde-vue, pour faire l'épreuve de chaque œil séparément.

(*f*) Un cadre d'épreuve à triple coulisse avec une paire de lentilles dioptriques "plus deux", une paire de lentilles dioptrique "plus un", et une paire de rondelles de verre à surface plane.

(*g*) Blancs pour les examens et pour les certificats.

3. Les examens devront avoir lieu dans une chambre bien éclairée ou dans un wagon assez long pour qu'on puisse établir une distance de vingt pieds entre le caractère d'épreuve ou le verre de la lanterne et l'employé qui subi l'examen; on devra se procurer des portières ou des rideaux pour faire l'obscurité dans la chambre ou dans le wagon quand on se sert de la lanterne.

4. Au moment de l'examen de la vue, du degré de perception de la couleur, et de l'ouïe, à part l'examinateur et celui qui est examiné, il ne doit se trouver dans la pièce que les personens directement intéressées à cet examen.

5. (*a*) Le rapport de chaque examen doit être fait en double sur le blanc à remplir, une copie devant être conservée par les examinateurs pour y référer au besoin, l'autre devant être adressée au surintendant de la division et déposée avec les autres rapports d'inspection.

(*b*) Ceux dont la tâche consiste à faire les examens sur chaque division doivent tenir bien compte de leurs visites, de façon à faire un nouvel examen de tous les employés au temps voulu, et doivent voir à ce que tous les employés obligés d'après les règlements de se faire examiner par un oculiste d'expérience subissent cet examen sans tarder, et à ce que les verres que porteront les employés soient auparavant approuvés par l'oculiste, selon le règlement 13.

(*c*) Les examinateurs délivreront à chaque personne ayant subi un examen satisfaisant un certificat qui en fait foi, et fourniront, sur demande, aux employés dont l'état n'est pas satisfaisant, un rapport écrit de leur condition et des raisons de leur insuccès.

(*d*) Le surintendant de la division doit faire rapport à*
de tous les cas où un employé devrait être examiné par un comité, parce qu'il semble ne pas remplir les conditions voulues, et donnera tous les détails du résultat de l'examen.

(*e*) Les oculistes ou experts doivent faire rapport du résultat de leurs examens au surintendant de la division.

6. Tous ceux désirant entrer au service de ces compagnies de chemins de fer (postulants) doivent, excepté pour la classe E, subir l'examen préliminaire sans se servir de verres pour voir à distance.

7. Les candidats à l'admission à un emploi de mécanicien, chauffeur, serre-freins ou autre sur l'équipe d'un train, ne seront pas reçus s'ils sont obligés de porter des verres pour myopie. Les candidats aux autres emplois et les employés des autres branches du service peuvent porter des verres pour myopie en subissant leurs examens.

8. Un employé dont la presbytie peut être neutralisée par l'emploi de verres doit en porter.

9. Tous les employés dont la vue à distance est améliorée par l'usage de verres doivent en porter tout le temps qu'ils sont en service, et doivent en plus avoir sur eux une paire de rechange pour les cas d'urgence, et ils subiront l'examen avec chacune des deux paires.

10. Tous les employés, excepté ceux qui travaillent à l'intérieur, qui ont la permission de porter des verres contre la presbytie, doivent porter la lunette ordinaire ou la lunette d'automobiliste.

11. Les employés sur les locomotives et les trains de marchandises peuvent porter des lunettes d'automobilistes avec verres pour la protection des yeux.

12. L'usage de verres ambrés pour protéger les chauffeurs contre les opthalmies temporaires causées par le feu sera permis et devrait même être encouragé.

13. Les verres de toute sorte devront être approuvés par un oculiste désigné par la compagnie.

14. Les candidats affectés de strabisme, ou d'yeux louches, seront refusés. Les examinateurs soupçonnant un cas de double vision devront recourir à quelque épreuve élémentaire pour s'assurer du cas.

15. Les mécaniciens qui ont une vision de moins de 20-30 pour chaque œil, sans verres, devront être examinés par un oculiste d'expérience désigné par la compagnie.

16. Les mécaniciens de la classe A qui n'atteignent pas l'étalon de vision fixé, devront être examinés par un comité de deux, nommé par*   , et sur rapport de ce comité il peut leur être permis de porter des verres, pourvu que la moyenne de leur vision combinée soit de 20-20; le comité recommandera aussi à quel service les affecter.

17. Les mécaniciens de la classe B dont la vision sans verres est moins que 20-50, et dont l'un ou l'autre œil donne moins que 20-70, ou nul, doivent être examinés par un comité de deux, nommé par*   et si à l'aide de verres leur vue peut être amé-

---

* Pour être rempli par chaque compagnie suivant ses besoins.

liorée jusqu'à 20-30, ils devront porter des verres; le comité suggérera aussi à quel service ils doivent être affectés. (Voir règles 15 et 18.)

18. Les mécaniciens ayant une vue de 20-20 dans un œil, et moins que 20-70, ou rien dans l'autre, doivent être examinés par un comité de deux nommé par* qui recommandera à quel service les assigner.

19. Quand l'échelle des promotions n'est pas spécifiée, les employés demandant leur permutation d'un service à un autre, ou ceux qui seront promus, devront passer les examens d'entrée de la classe dans laquelle ils désirent entrer, sauf ceux qui ont été blessés pendant l'exécution de leur devoir, ou qui ont été assidus à leur travail pendant au moins deux ans, qui pourront être transférés aux postes de nettoyeurs de locomotives, aiguilleurs et de signaleurs aux traverses; ou d'une position à une autre de la classe E, après avoir passé les nouveaux examens respectifs.

20. Un employé de la classe C, D, E ou F qui a été assidu au travail pendant une période d'au moins quinze ans, et qui à cause de la diminution de ses pouvoirs visuels ou de l'élasticité de ses muscles, n'atteint pas la limite spécifiée, sera considéré comme satisfaisant si l'acuité de sa vue, avec ou sans verres, atteint la plus haute limite spécifiée pour la classe du service dans lequel il est employé.

21. Le caractère d'épreuve doit être en bonne lumière, le bas de la carte en niveau avec les yeux du candidat. Placez le candidat à vingt pieds de la carte, et demandez lui de lire la carte avec ses deux yeux ouverts, ensuite, couvrez un des yeux avec un carton, un écran, ou autre objet bien appliqué sur le nez mais de manière à ne pas comprimer l'orbite de l'œil, et demandez au candidat de relire la carte avec un seul œil. Chaque œil devra subir une expérience distincte.

(*a*) Les examinateurs doivent se rappeler qu'un homme à vue normale doit lire les lettres de vingt pieds six mètres) à une distance de vingt pieds, dans lequel cas le pouvoir visuel est exprimé 20-20. Si le candidat est incapable de lire les lettres de vingt pieds à une distance de vingt pieds, mais s'il peut lire les lettres de trente pieds, le résultat sera indiqué par la fraction 20-30. S'il ne peut lire que les lettres de quarante pieds, le résultat sera indiqué par 20-40, etc.

(*b*) Tel que prévu par la règle n° 7, le candidat doit être capable de lire le caractère imprimé du paragraphe n° 2 de la carte étalon à une distance de quatorze à dix-huit pouces pour passer l'épreuve. D'autres épreuves doivent être faites en faisant lire par le candidat des ordres de trains.

22. Le candidat à l'admission au service dans les classes A et C sera soumis à des examens additionnels pour s'assurer si sa vue s'étend à deux dioptères. Les examinateurs se serviront de combinaisons de châssis représentant des lentilles planes et convexes, variant l'expérience de sorte qu'un candidat ne puisse se servir des informations qu'il aurait reçues d'autres candidats. Si un candidat peut lire sans difficulté les lettres de vingt pieds à une distance de vingt pieds àtravers une lentille convexe de 2D, il ne sera pas considéré comme satisfaisant.

23. Les examinateurs s'en tiendront strictement aux règles de Thompson ou Holmgren dans les épreuves sur le discernement des couleurs, et devront examiner séparément chaque œil sur sa sensibilité. On fera en plus des épreuves avec la lenterne Williams, ou toute lanterne construite d'après la méthode spécifiée par le docteur Williams.

24. Aucun candidat au service ne sera accepté et aucun employé en service ne sera maintenu dans aucune des classes spécifiées plus bas si sa vue est défectueuse en ce qui regarde les couleurs.

25. Aucun employé ne sera déqualifié à cause de l'insensibilité de ses yeux aux couleurs, sans un examen par un oculiste désigné par la compagnie.

26. Dans l'examen de l'ouïe (qui doit se faire avec la voix humaine) chaque oreille doit être examinée séparément et le candidat doit être placé dans une position qui ne lui permet pas de voir les mouvements des lèvres de l'examinateur.

27. Les candidats à l'admission au service doivent être capables d'entendre et répéter une conversation ordinaire, ou des noms et des nombres, prononcés sur un ton de conversation, à une distance de vingt pieds, et dans ce cas le résultat doit être exprimé par la fraction 20-20. Quand la conversation ne peut pas être entendue de plus de dix pieds de distance, le résultat doit être exprimé par la fraction 10-20.

28. On ne gardera pas en service des employés dont l'ouïe est moindre que 15-20 pour une oreille et 5-20 pour l'autre, ou moins que 10-20 pour les deux oreilles.

29. Les employés de qui on exige une vue éprouvée devront être examinés de nouveau comme suit:—

(*a*) Toutes les classes, tous les deux ans.

(*b*) Les employés au service des locomotives, des trains et des cours qui portent des verres contre la presbytie, les mécaniciens ayant moins que 20-30 de vue dans l'un ou l'autre des yeux, doivent subir l'examen tous les ans.

(*c*) Après tout accident dans lequels ils sont impliqués et qui peut avoir été causé par une défectuosité de la vue, du sens des couleurs ou de l'ouïe.

(*d*) Après tout accident sérieux, ou maladie ou inflammation des yeux ou des paupières.

(*e*) Avant une promotion. Ceci ne signifie pas qu'un conducteur de trains de marchandises doit être examiné avant de prendre charge de trains de voyageurs, mais les serre-freins des trains de marchandises doivent être examinés avant d'être promus conducteurs de trains de marchandises, de même que les chauffeurs avant d'être promus mécaniciens.

(*f*) Les employés ayant moins que 20-20 d'ouïe pour l'une ou l'autre des oreilles, doivent être examinés deux fois par année.

(*g*) Tout employé, à une époque quelconque de l'année si le médecin en chef de la compagnie le juge à propos.

30. (*a*) Les employés des classes A et B qui sont examinés par un comité doivent subir des épreuves en plein air. Un mât à potence avec deux poteaux à signaux bas, ou deux poteaux droits (placés à la même distance que les poteaux à signaux bas sur le mât à potence régulier) portant quatre bras réguliers du sémaphore avec lumières serviront à l'épreuve. Le fond devra être sur un ciel clair et le candidat se tiendra debout.

(*b*) Pour ces épreuves le candidat devra partir d'un point d'où les signaux sont invisibles, et il ne sera pas supposé les avoir pu lire s'il n'a pu enregistrer aussitôt qu'ils se font les mouvements des bras et les changements de couleur des lumières.

(*c*) L'épreuve avec et sans verres sera répétée à des distances variant de 5,000 à 200 pieds.

(*d*) Le comité prendra note des différentes distances auxquelles l'employé subissant l'examen peut voir promptement les signaux, et rapport de ces notes ainsi que recommandations quant au service auquel l'employé doit être affecté seront envoyés au*

---

* A être rempli par chaque chemin pour convenir à ses demandes.

ECHELLE D'AQUITE VISUELLE.

Epreuves d'intérieur.

Classe.	Entrée dans le service.	Promotion.	Nouvel examen.
CLASSE A. Mécaniciens et nettoyeurs, sur les lignes principales.	20-20 combiné et pas moins que 20-30 pour chaque œil sans verres. Pas de lentilles plus 2D.	20-20 combiné et pas moins que 20-40 pour chaque œil sans verres.	20-20 combiné ; pas moins que 20-70 pour chaque œil sans verres. Voir règles 8, 15, 16 et 18.
CLASSE B. Mécaniciens et nettoyeurs de cours qui ne vont sur la ligne principale.			20-30 combiné ; pas moins que 20-50 pour chaque œil sans verres. Quand la vision sans verres n'est pas moindre que 20-50 et aucun des yeux moins que 20-70, et que l'usage de verres peut donner 20-30, le mécanicien devra porter des verres. Voir règles 8, 9, 10, 13, 15, 17 et 18.
CLASSE C. Mécaniciens, wagonniers, serre-freins de trains de marchandises, serre-freins de cours, aiguilleurs.	20-20 combiné pour chaque œil éprouvé séparément sans verres. Ne pas employer de lentilles plus 2D.	20-30 combiné et pas moins que 20-40 dans chaque œil sans verres.	20-30 combiné et pas mois que 20-40 pour ch. œil, avec ou sans ver., pourvu qu'aucun des yeux donne moins que 20-70 sans verres. Ou 20-20 pour un œil et 20-70 ou rien p. l'autre, sans verres.

ECHELLE D'ACUITE VISUELLE.—*Fin.*

Epreuves d'intérieur—*Fin.*

Classe.	Entrée dans le service.	Promotion.	Nouvel.
CLASSE D. Conducteurs de trains de voyageurs et de marchandises ; maîtres de gare, préposés aux bagages sur les trains.	20-20 combiné et pas moins que 20-30 pour chaque œil sans verres.	20-30 combiné pas moins que 20-40 pour chaque œil sans verres.	20-40 combiné; pas moins que 20-50 pour chaque œil sans verres. Ou 20-30 combiné avec pas moins que 20-70 pour chaque œil avec ou sans verres.
CLASSE E. Agents de gare, télégraphistes, contremaîtres des signaux, signaleurs, contremaîtresdes ponts, des voies, gardiens des ponts tournants, inspecteur sdes wagons et des locomotives.	20-30 combiné et pas moins que 20-40 pour chaque œil avec ou sans verres.	Voir règle 19.	20-30 combiné; pas moins que 20-70 pour chaque œil avec ou sans verres.
CLASSE F. Signaleurs de traverses et gardiens de barrières.	20-40 combiné ou pas moins que 20-50 pour chaque œil sans verres.	Voir règle 19.	20-50 combiné; et pas moins que 20-70 pour chaque œil avec ou sans verres. Ou 20-40 pour un œil et moins que 20-70 ou rien pour l'autre.

ÉPREUVES EN PLEIN AIR.

Classe.		Sans verres.	Avec verres.
CLASSE A. Mécaniciens sur la route.	De jour, au soleil.	200, 400 et 2,600 pieds.	200, 400, et 5,000 pieds.
	De jour si le temps est nuageux mais clair.	200, 400, et 2,000 pieds.	200, 400 et 4,000 pieds.
	De nuit.	200, 400, et 2,000 pieds.	200, 400 et 4,000 pieds.
CLASSE B. Mécaniciens dans les cours.	De jour ou de nuit.	200, 400 et 800 pieds.	200, 400 et 2,600 pieds.

CIRCULAIRE N° 1.

Voir liasse 1288.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

OTTAWA, ONT., 18 mars 1907.

LIGNES DE TÉLÉPHONE TRAVERSANT LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Par l'article 246 de la loi des chemins de fer, " Aucune ligne ou aucun fil de télégraphe, de téléphone, ou pour la transmission de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, ne sera érigé, placé ou maintenu en travers d'un chemin de fer sans la permission de la Commission.

" 2. En présentant sa demande pour telle permission, le pétitionnaire devra soumettre à la Commission un plan et une élévation de la partie du chemin de fer qu'il se propose de traverser, montrant la locotion des lignes ou fils proposés, ainsi que celle des usines ou travaux se rattachant aux dits fils ou lignes.

" 3. La Commission pourra accorder la requête et décréter par qui, quand et à quels termes et conditions, et sous la surveillance de qui tels travaux seront exécutés."

D'après la loi, il set eobligatoire de produire avec chaque requête un plan et une élévation du chemin de fer qu'on se propose de traverser.

La Commission ne désire pas embarrasser les requérants ou les retarder dans leurs requêtes pour des traverses, et en autant que possible, leur facilitera les moyens; mais comme le statut exige la production d'un plan, il est nécessaire que ce plan contienne quelques détails, et il doit, si possible, être tracé à l'encre sur un fort papier ou une toile résistante, afin qu'il ne soit pas trop facilement détruit. Il n'est pas nécessaire que le plan soit fait par un arpenteur; tout plan raisonnablement bien fait pourra être soumis à l'ingénieur de la Commission pour approbation.

Il devra être soumis à la Commission trois copies du plan ou croquis; une copie en sera envoyée à la compagnie de chemin de fer, ainsi qu'une copie de la requête.

L'élévation devra montrer les différences entre les diverses lignes de fils ainsi que la hauteur des fils au-dessus du chemin de fer. Les fils les plus bas ne doivent pas être moins que vingt-cinq pieds, à leur point le moins élevé, au-dessus du sommet des rails.

Ci-incluses sont des copies des règlements de la Commission se rapportant à ces sortes de requêtes, avec la suggestion de quelques formules de requête d'avis à la compagnie de chemin de fer et d'affidavit de la signification de tel avis; aussi une copie des conditions pour la traverse des fils de téléphone.

Les requêtes accompagnées des plans et élévations en triplicata, doivent être expédiés par la poste, et adressés au:—

SECRETAIRE,

Commission des chemins de fer du Canada,
Ottawa, Ont.

La signification à la compagnie peut se faire en livrant une copie de la requête, avec avis, plan et élévation, au surintendant de la compagnie, ou toute personne adulte à l'emploi de la compagnie, à un des bureaux-chefs de la compagnie.

L'obtention de la requête peut être grandement facilitée quand le requérant obtient à l'avance le consentement de la compagnie.

Quand il y a des objections, et si aucune des parties ne demande une audition verbale, la Commission se dispense de telle audition et adjuge sur la requête d'après le rapport des ingénieurs du département.

Si toutes les règles sont suivies raisonnablement, et si aucune audition verbale n'est nécessaire, il n'y a pas de raison pour qu'il y ait des délais considérables avant de rendre l'ordonnance.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTHRIGHT,
Secrétaire.

La Compagnie de téléphone.........................,

...........................191

Requête n°........

Au Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada.
Ottawa, Ont.

Par la présente, la Compagnie de téléphone................................ s'adresse à la Commission, pour une ordonnance d'après l'article 246 de la loi des chemins de fer, accordant à la dite compagnie la permission d'ériger, placer et maintenir ses.............à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer.............. ....à...........................suivant les, et sujet aux, conditions et devis des traverses de téléphone, et d'après les plan et élévation ci-joints.

........................191..

La Compagnie de téléphone.......................

Par...................................

A la Compagnie du chemin de fer..

Prenez avis que vous êtes requis de produire dans un délai de dix jours, devant la Commission des chemins de fer, votre réponse à la requête ci-jointe.

........................191...

La Compagnie de téléphone.......................

Par...................................

Je,...

de............................., province de.........................

fais serment et déclare:

1. Que je suis à l'emploi de la Compagnie de téléphone...........................

2. Que le..............jour de...............191..., j'ai signifié à la Compagnie du chemin de fer..........................ci-haut mentionnée, une copie de la requête ci-jointe avec l'avis ci-joint et le plan et élévation qui y sont attachés, en livrant les dits documents à une personne adulte à l'emploi de la compagnie, dans ses bureaux à........................., dans la province de.........................

Assermenté devant moi, à...........
.......................dans la
province de................
ce...........jour.........
de..............19...

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

DEVIS POUR LIGNES DE TÉLÉPHONE TRAVERSANT DES LIGNES DE CHEMINS DE FER.

Emplacement des poteaux.—En autant que possible, les poteaux seront placés à une distance des rails de pas moins que la longueur des poteaux employés.

Dans aucun cas les poteaux devront être à moins de douze pieds des rails d'une voie principale et six pieds si c'est une voie d'évitement. Pour les voies d'évitement destinées au chargement, il faudra laisser un espace suffisant pour le passage des camions.

Le posage des poteaux.—Les poteaux de 25 à 34 pieds ne doivent pas avoir moins que cinq pieds sous terre; ceux de 35, 5½ pieds; ceux de 38 à 50 pieds, pas moins que 6 pieds; ceux de plus que cinquante pieds, pas moins que sept pieds dans de la terre solide. Les poteaux doivent avoir au moins sept pouces de diamètre à leur sommet Dans les terrains mous, les poteaux doivent être plantés de telle façon qu'ils présentent la même rigidité que s'ils étaient en terre ferme.

Longueur des travées.—Les travées doivent être aussi courtes que possible, tout en respectant les directions pour l'emplacement et le posage des poteaux.

Equipement des poteaux.—Les poteaux de chaque côté de la voie doivent être munis de deux bras en croix de pas moins de trois pieds par quatre pouces, avec des chevilles de 1¼ pouce clouées dans les bras; le bras sera solidement fixé dans une mortaise par pas moins que deux vis à tête carrée d'un demi-pouce par 7 pouces, ou par un boulon de machine traversant le poteau; les bras portant plus que deux fils, ou portant un câble, devront être renforcis par des écharpes en fer plat fixées au bras par des vis de voiture de pas moins que ⅜ de pouce, et au poteau par une vis à tête carrée de 5 x ⅜ pouces.

Hauteur des fils.—Les fils les plus bas seront à pas moins que 25 pieds du sommet du rail pour les travées de 145 pieds, avec une hauteur additionnelle de 2½ pieds pour chaque 20 pieds de plus dans la longueur des travées. Les fils traversant au-dessus de fils de téléphone ou de télégraphe érigés le long de la voie devront avoir au moins trois pieds au-dessus ou au-dessous des dits fils.

Lorsque des fils découverts sont suspendus au-dessus d'une voie ferrée, ils doivent être des fils de cuivre de pas moins que le n° 13, nouvel étalon anglais, ·080 pouce de diamètre. Les fils seront attachés aux isolateurs par des fils de cuivre mou du même diamètre que la ligne, d'une longueur de pas moins que 20 pouces.

Quand un certain nombre de fils recouverts de caoutchouc sont suspendus au-dessus d'une voie ferrée, ils peuvent être réunis en faisceau en les enroulant les uns sur les autres et en attachant le câble ainsi formé avec du merlin à tous les trois pieds, le tout étant bien attaché aux poteaux par du merlin. Les fils de retenue traversant une voie ferrée doivent être formés de 7 torons de fil n° 16 ou de fil d'acier galvanisé n° 13 enroulés ensemble, et doivent être clairement indiqués comme fils de retenue sur les plans accompagnant la requête.

Gardes.—Une garde sous forme de crochet de fer doit être placée à l'extrémité de chaque bras, à moins que ce ne soit une encolure en fil de fer entourant chaque fil, fortement fixée au bras.

Câbles.—Quand ces câbles sont suspendus au-dessus d'une voie ferrée, ils doivent être supportés par un fil de suspension se composant de pas moins de 7 torons de fil d'acier galvanisé n° 13 qui, lorsque suspendus à des bras, seront retenus par un crochet de fer de ⅝ de pouce. Le câble sera retenu au fil de suspension par une attache à tous les vingt pouces.

Les câbles isolés par une couverture de caoutchouc de pas plus de ¾ de pouce de diamètre peuvent être soutenus par un fil de suspension de 7 torons de fil d'acier galvanisé n° 16.

DEVIS POUR CONDUITS DE TÉLÉPHONE AU-DESSOUS DES VOIES FERRÉES.

Conduits.—On pourra se servir de conduits en argile vitrifié, en bois créosoté, de tuyaux de fer ou de fibre.

Profondeur.—L'excavation devra être assez profonde pour que le conduit le plus haut soit au moins à trois pieds plus bas que le dessous des traverses de la voie ferrée.

Fondations.—Les conduits reposeront sur une fondation de trois pouces de béton mêlé dans les proportions suivantes: 1 de ciment, 3 de sable et 5 de gravier ou pierre concassée.

Quand il est fait usage de pierre, aucun morceau ne doit dépasser une grosseur qui ne passerait pas dans une ouverture circulaire d'un pouce.

Quand les conduits sont posés ils doivent être encaissés, sur les côtés et le dessus, dans une couche de béton de 3 pouces, mélangé dans les mêmes proportions que pour la fondation.

Remplissage.—L'excavation doit être remplie lentement et bien foulée sur le dessus et les côtés.

Protection.—En tout temps l'excavation doit être protégée.

CIRCULAIRE N° 2.

OTTAWA, le 19 avril 1907.

Re *Accidents de chemins de fer—Blessures par le feu.*

CHER MONSIEUR,—Je me rends au désir de la Commission en vous donnant ci-dessous une copie du rapport fait à la Commission par M. James Ogilvie, inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer, en date du 15 avril, à la suite de récents accidents au Canada, dans lesquels plusieurs vies ont été perdues parce que le feu s'était déclaré dans les débris de voitures déraillées.

Recommandations de l'inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer:—

1. Que, d'ici à deux mois, tous les wagons à voyageurs soient pourvus de deux extincteurs chimiques, semblables à ceux fabriqués par la Compagnie Stempfel, ou autres d'une égale efficacité. Tous ces extincteurs devront être éprouvés et rechargés tous les trois mois.

2. Qu'ordre soit donné aux chemins de fer de défendre de faire du feu dans les wagons à voyageurs, excepté les feux qu'il sera nécessaire de faire pour le chauffage, lesquels feux ne devront être allumés que dans les cas de détresse, dus soit à un accident à la locomotive soit à l'explosion des tuyaux de raccordement entre la locomotive et les wagons, soit pour toute autre raison qui paralysera pour un certain temps le système de chauffage.

Les calorifères destinés à chauffer les wagons par un feu direct devront être à l'épreuve du feu d'une manière absolue, de sorte qu'en cas de déraillement ou de tout autre accident ils ne pourront mettre le feu aux débris et causer un incendie.

Que tous les poêles dans les wagons de colons pour la suisine ou le chauffage soient immédiatement supprimés. Il est possible que des appareils de chauffage à la vapeur, pour faire bouillir l'eau du thé ou du café ou pour la cuisson des œufs soient substitués aux poêles, sauf pour les poêles de cuisine des wagons-buffets, parce que le danger d'incendie est moins grand dans les wagons-buffets que dans les autres, vu que le wagon-buffet est généralement dans la partie la moins exposée d'un convoi.

Je voudrais aussi appeler l'attention sur le fait que je considère l'usage du gaz d'éclairage dans les wagons à voyageurs comme une menace à la vie des voyageurs dans tous les cas de déraillement ou d'accident aux trains de voyageurs, et je recommande fortement que l'éclairage des trains de voyageurs soit fait par une combinaison de lampes à l'électricité et à l'huile, ce dernier n'étant employé que dans les cas où l'électricité fait défaut. Il me semble qu'avec les vastes améliorations qu'on a opérées en

ces deux dernières années à la puissance des petites machines, que les wagons à bagages peuvent être munis de dynamos pour fournir l'électricité nécessaire à l'éclairage des trains en marche.

Je suis aussi prié de vous inviter à soumettre à la Commission quel délai vous trouveriez raisonnable pour effectuer les changements suggérés par l'inspecteur, si ces sugestions étaient approuvées par la Commission.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

CIRCULAIRE N° 3.

Liasse 4740.

OTTAWA, 3 mai 1907.

CHER MONSIEUR,—Je suis prié par la Commission de vous informer que dans un rapport de l'inspecteur des accidents à la Commission, mention est faite du fait qu'un récent tamponnement de chemin de fer est dû à l'inexpérience d'un serre-frein et de son manque de connaissance de la cour où le tamponement s'est produit.

La Commission désire que je demande si votre compagnie a, et si oui, quels ils sont, des règlements déterminant les aptitudes de vos employés, et quels stages de probation et d'instruction ils sont obligés de subir avant de devenir serre-freins ou d'être affectés à tout autre emploi responsable.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

CIRCULAIRE N° 4.

OTTAWA, 6 juin 1907

Cloches électriques aux traverses de grands chemins.

CHER MONSIEUR,—La Commission me prie de porter à votre connaissance qu'elle est à étudier l'adoption d'un règlement exigeant que, quand une sonnerie électrique à une traverse de grand chemin est rapportée comme étant en mauvais état, un gardien soit immédiatement placé à la traverse jusqu'à ce que la cloche soit réparée et fonctionne normalement.

La Commission me prie de vous inviter à faire sur le règlement proposé toute observation ou toute suggestion qu'il vous plaira.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

CIRCULAIRE N° 5.

OTTAWA, 11 juin 1907.

Re *cendriers, fosses aux escarbilles, etc.*

CHER MONSIEUR,—La Commission me prie de vous aviser qu'elle est à étudier l'adoption des règlements suivants concernant les cendriers des locomotives et les fosses aux escarbilles:—

"Que toutes les locomotives de compagnies de chemin de fer sous la juridiction du Parlement du Canada soient munies soit d'un cendrier se vidant automatiquement ou d'un cendrier à bascule actionné par un levier placé à l'intérieur ou à l'extérieur de l'abri du mécanicien; et que les locomotives déjà construites et en usage par les dits chemins de fer non munies de ces appareils soient pourvues de l'un ou de l'autre quand elles iront aux ateliers de réparations générales.

"Que les dites compagnies de chemin de fer établissent des fosses aux escarbilles à toutes les divisions de cent ou cent trente milles, pour le nettoyage des dits cendriers."

De plus, la Commission me prie de vous citer ci-dessous le rapport de l'inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer concernant ces deux points:—

"Lors de la rencontre des employés et des officiers de chemins de fer, le 5 février, une longue discussion s'est élevée au sujet du travail pénible imposé aux chauffeurs, qui ont à ramper sous les locomotives pour retirer les cendres du cendrier avant de terminer le travail de la division.

"J'ai remarqué que quelques personnes ont parlé d'un appareil à cet effet employé par le Michigan-Central, et qui a donné des résultats satisfaisants. Je dois ajouter que j'ai visité les usines du Michigan-Central à Saint-Thomas, et que personnellement j'ai examiné ces cendriers; j'en ai aussi causé avec le sous-surintendant de la mécanique et avec le mécanicien en chef. J'ai découvert qu'ils avaient encore en vue des améliorations à l'appareil, et je suis maintenant sous l'impression qu'ils ont réussi à en fabriquer un qui donne entière satisfaction; je suis également informé que les employés en sont très satisfaits.

"Le Grand-Tronc est également à munir de portes glissantes les cendriers de ses grandes locomotives dans ce but.

"Tout de même, je constate que nombre de chemins de fer n'ont encore rien fait dans cette direction; et je suis convaincu que les mécaniciens et les chauffeurs ont de justes raisons de se plaindre en la matière.

"Je crois recommandable que toutes les locomotives à construire par les chemins de fer soient munies de cendriers se vidant automatiquement, ou de cendriers se déversant par un levier placé à l'intérieur ou à l'extérieur de l'abri du mécanicien; aussi que toutes les locomotives construites avec des foyers soient munies de ces appareils quand elles subiront des réparations générales.

"En sus de ce qui précède, je recommanderais que les compagnies de chemins creusent une ou deux profondes fosses à escarbilles à toutes les divisions de 100 à 130 milles, pour faciliter le nettoyage des cendriers qui se sont remplis d'escarbilles, de glace et de neige en parcourant la division. Je suis persuadé que ces fosses à escarbilles, tout en ne causant pas de grosses dépenses aux compagnies de chemins de fer, seront d'une grande utilité aux mécaniciens et aux chauffeurs, et seront une source d'économie pour les compagnies, parce que c'est un fait bien connu que, vu les misères que les hommes ont à nettoyer les cendriers, etc., avec les appareils actuels, ils sont toujours tentés de regagner leur logis sans les nettoyer, ce qui non seulement est cause de nombreux retards aux locomotives quand elles reprennent la division, mais est aussi une cause d'un surplus considérable

de dépenses au département de la mécanique, par le fait que les grilles des foyers et les cendriers mêmes sont détruits quand ceux-ci sont pleins de feu."

J'ai reçu instruction de la Commission de vous demander de soumettre aussitôt que possible toute observation ou sugestion que vous désireriez faire sur le règlement à l'étude.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

CIRCULAIRE N° 6.

OTTAWA, 11 juin 1907.

Marche-pieds et rampes.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la Commission de vous dire qu'elle est à étudier l'adoption du règlement suivant, pour munir tous les tenders de locomotives de marche-pieds et de mains-courantes sur le côté, à l'arrière:—

"Que toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction du Parlement du Canada, équipent les tenders de leurs locomotives de marche-pieds et de mains-courantes placés à l'extrémité d'arrière du côté du tender; que pour les locomotives de garage, en plus des marche-pieds sur le côté, il y ait des marche-pieds et des mains-courantes à l'arrière et à l'avant.

"Que les tenders de locomotives, et des locomotives de garage actuellement en usage et non encore équipées tel que mentionné, le soient dans un délai de six mois à partir de l'adoption du présent règlement."

J'ai aussi reçu instruction de vous donner le texte de la partie du rapport de l'inspecteur de l'équipement des chemins de fer, en date du 25 mai, touchant le sujet, et de vous demander de soumettre le plus tôt possible toute recommandation ou suggestion qu'il vous plaira de faire à la Commission sur le règlement proposé:—

"J'ai remarqué, lors de l'assemblée des employés de chemins de fer, le 5 février dernier, qu'il y a eu une longue discussion sur l'opportunité de munir les tenders de toutes les locomotives de marche-pieds et de mains-courantes à l'extrémité arrière du côté du tender.

"Je dois ajouter qu'à la lecture de cette discussion, je trouve que plusieurs de ceux qui y ont pris part n'ont pas complètement saisi l'idée; par la discussion qui s'est faite, plusieurs étaient sous l'impression que les marche-pieds et les mains-courantes devaient être placés derrière le tender; me basant sur l'expérience acquise avec les locomotives dont les tenders ont des mains-courantes et des marche-pieds sur le côté, à l'arrière, je recommanderais fortement que toutes les locomotives de ligne, aussi bien que les locomotives de garage, en soient munies; et pour les locomotives de garage, en outre des marche-pieds de côté- des marche-pieds et des mains-courantes en avant et en arrière."

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. C.

CIRCULAIRE N° 7.

OTTAWA, 11 juin 1907.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la Commission de vous informer qu'elle a actuellement à l'étude l'adoption du règlement suivant concernant les wagons à l'épreuve du feu:—

"Que tous les wagons à bagage, wagons-poste et à messageries des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction du Parlement du Canada soient entièrement construits d'acier et rendus non inflammables par un enduit d'amiante; qu'on n'emploie aucun bois pour le fini intérieur de ces wagons—le tout devant être construit avec des matériaux non combustibles et avec de forts vestibules-tambours aux extrémités.

"Que tous les wagons à voyageurs et les locomotives faisant le service des voyageurs soient munis de robinets d'accouplage de sûreté sur le tuyau d'air."

J'ai aussi ordre de la Commission de vous donner ci-dessous le texte de la partie du rapport de l'inspecteur de l'équipement des chemins de fer, en date du 25 mai, sur le point dont il est ici question, et de vous inviter de faire parvenir à la Commission aussitôt que possible toute recommandation ou suggestion qu'il vous plaira de soumettre.

"Vu le nombre d'accidents que nous avons eus sur les trains-express sur les divers chemins de fer du pays dans les derniers cinq ou six ans, et des nombreux cas où il y a eu perte de vie parmi les préposés aux bagages, aux messageries et aux postes, il me semble que nous devrions nous efforcer d'éliminer ce danger autant que possible en rendant les wagons plus résistants contre les chocs accidentels et contre le feu plus qu'ils ne le sont aujourd'hui; et comme il y a actuellement un grand nombre de wagons en construction ou sur le point de l'être, je recommanderais fortement que tous les wagons à bagages, wagons-poste et à messageries soient entièrement construits d'acier et enduits d'amiante pour les mettre autant que possible à l'épreuve du feu; qu'il n'entre aucune boiserie dans le fini intérieur de ces wagons,—que le tout soit construit avec des matériaux non combustibles et avec de forts vestibules-tambours à chaque extrémité du char."

"De plus, vu les nombreux accidents que nous avons eus dans les derniers cinq ou six ans, et dans lesquels les mécaniciens prétendent avoir perdu le contrôle de leur train parce que les robinets d'accouplage s'étaient fermés, soit entre le tender de la locomotive et le premier wagon, soit dans d'autres parties du train, sous l'action des chaînes de sûreté ou pour toute autre raison, je recommanderais que tous les robinets d'accouplage sur les wagons à voyageurs soient munis de poignées d'arrêt de sûreté."

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. C.

CIRCULAIRE N° 8.

OTTAWA, 5 juillet 1907.

CHER MONSIEUR,—Sur l'ordre de la Commission, je vous transmets copie du rapport de l'inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer sur la manutention des bagages par les employés des trains.

Manutention des bagages par les employés des trains.

"Je désire attirer votre attention sur le fait que, dans mes courses variées sur les différents chemins de fer du pays, j'ai été frappé par le peu de soin et le sans-gêne

avec lequel les employés des trains manipulent les bagages, les valises, etc., en les chargeant dans ou en les déchargeant des trains-express.

"Personnellement, j'ai vu des valises, plus d'une fois, jetées d'un wagon à bagage sur le quai de la gare et tomber en plein sur un coin, subissant ainsi des dommages irréparables. J'en ai vu d'autres se fendre sous la violence du traitement qu'elles recevaient.

"Il me semble que des mesures devraient être prises pour remédier à cet état de choses, car c'est une cause de sérieux ennuis et de dépenses considérables pour les voyageurs, surtout pour ceux qui voyagent beaucoup, parce que les valises qui doivent toujours les accompagner sont rapidement détruites, grâce à la manière brutale avec laquelle elles sont maniées.

"Quoique je sache qu'il est de première importance de retarder le moins possible les trains importants à toutes les gares, je crois que les compagnies devraient se munir de glissoires pour descendre les bagages sur les plateformes ou sur les trucks à bagages. L'usage de ces glissoires ne prendrait pas plus de temps qu'avec les méthodes actuelles.

"A en juger par ce que j'ai observé dans mes différents voyages, c'est à croire que les préposés aux bagages sont de connivence avec les fabricants de valises, car ils ne prennent nullement le moindre soin dans la manutention des valises les plus précieuses, etc."

J'ai aussi ordre de vous informer que la Commission a l'intention d'étudier cette question dans un avenir rapproché, et qu'elle sera heureuse de recevoir toute suggestion que votre compagnie voudra bien soumettre.

Votre dévoué

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. C.

CIRCULAIRE N° 9.

9 juillet 1907.

Re *Statistiques de chemins de fer.*

CHER MONSIEUR,—J'ai ordre de la Commission de vous informer que d'après les pouvoirs conférés par l'article 375 de la loi des chemins de fer, et tous les autres pouvoirs de la Commission qui en découlent, la Commission a décrété que les diverses compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Parlement du Canada fourniraient à la dite Commission, le ou avant le premier jour d'octobre prochain, un mémoire écrit donnant un état des différentes particularités mentionnées dans les paragraphes (*a*) jusqu'à 1 de l'article 375, savoir:—

(*a*) L'actif et le passif de la compagnie.

(*b*) Le montant des actions émises et payées et les dates auxquelles les émissions ont été faites.

(*c*) Le montant et la nature des valeurs reçues par la compagnie pour telles émissions, et, dans le cas où telles valeurs n'ont pas été touchées en entier en argent comptant par la compagnie, la nature des services rendus, ou reçus par la compagnie, et pour lesquels les actions ont été émises.

(*d*) Les recettes brutes, ou les recettes et dépenses de la compagnie pour une période spécifiée par la Commission, et les fins pour lesquelles telles dépenses ont été faites.

(*e*) Le montant et la nature de tout bonus, don ou subvention reçu par la compagnie de n'importe quelle source, et indiquer la source, la date et les circonstances dans lesquelles les dites valeurs ont été données et reçues.

(*f*) Les obligations émises en aucun temps par la compagnie, ou quelle proportion des obligations est à payer et quelle proportion est à racheter.

(*g*) Le montant et la nature des valeurs reçues par la compagnie pour les obligations émises.

(*h*) Le caractère et le montant de toute dette non payée, non rachetée et imputable sur le compte des propriétés ou des entreprises de la compagnie, ou de toute partie de telle dette, et les valeurs reçues par la compagnie pour telle dette, et les circonstances dans lesquelles la dette a été contractée.

(*i*) Le coût de construction du chemin de fer de la compagnie ou de toute partie du dit chemin.

(*j*) Le montant et la nature de la valeur donnée par la compagnie pour toute propriété par elle acquise.

(*k*) Les particularités de tout bail, contrat ou entente intervenus entre la compagnie et une autre compagnie ou personne; et

(*l*) Généralement, l'étendue, la nature, la valeur et les particularités de la propriété, des revenus et des affaires de la compagnie.

De plus fournir à la Commission les détails et particularités qui suivent, savoir:

LONGUEUR DES LIGNES EN EXPLOITATION.

(*a*) Longueur de la ligne principale, en nommant les têtes de ligne.
(*b*) Longueur totale des embranchements.
(*c*) Longueur totale.

TRAFIC.

(*a*) Pasagers:—
(1) Voyageurs payants transportés.
(2) " " " un mille.
(3) " " " " par mille de chemin de fer.
(4) Moyenne de la distance parcourue par voyageur.
(5) Revenu de la vente des billets de place.
(6) Recettes provenant du surplus de bagage.
(7) " provenant du magasinage des bagages.
(8) " des postes.
(9) " des messageries.
(10) " du transport du lait.
(11) Total des item ci-haut mentionnés.
(12) Moyenne du montant reçu de chaque voyageur.
(13) " " " par voyageur par mille.
(14) " du nombre de voyageur par train-mille.
(15) " du nombre de voyageur par wagon-mille.
(16) Recettes des voyageurs par wagon-mille.
(17) Total des recettes des voyageurs par train-mille.
(18) " " des voyageurs par mille de chemin.
(19) Progortion des billets de retour aux billets simples.

(*b*) Marchandises:—
(1) Nombre de tonnes de marchandises payantes transportées.
(2) " " payantes transportées un mille.
(3) " " " " " par mille de chemin.
(4) Distance moyenne du transport d'une tonne.
(5) Recettes du transport des marchandises.
(6) " des balances.
(7) " d'élévation.
(8) " de surestarie.

(9) Recettes d'entreposage.
(10) " des bateaux, d'après l'article 7 de la loi des chemins de fer.
(11) " diverses.
(12) " totales.
(13) Moyenne du montant reçu par tonne de marchandise payante.
(14) " des recettes par mille par tonne payante.
(15) " de tonnes de marchandises payantes par train-mille.
(16) " " " " wagon-mille.
(17) Recettes d'un train de marchandises par wagon-mille.
(18) " " " train-mille.
(19) " " " mille de chemin.

(c) Trafic total:—
(1) Recettes brutes provenant de l'exploitation.
(2) " " " par mille de chemin.
(3) " " " train-mille.
(4) Dépenses brutes d'exploitation.
(5) " " " par mille de chemin.
(6) " " " train-mille.
(7) Revenu de l'exploitation.
(8) " " par mille de chemin.

DISTANCES PARCOURUES PAR LES TRAINS.

(a) Par les trains de voyageurs payants.
(b) Par les trains mixtes.
(c) Par les trains de marchandises.
(d) Par les trains non payants.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

SUPPLEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 9.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 28 octobre 1907.

Statistiques des chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de la circulaire n° 9, du 9 juillet dernier, j'ai reçu ordre de la Commission d'appeler votre attention sur le fait que vous avez négligé de vous rendre à la demande contenue dans cette circulaire, et de vous informer que la Commission se contentera de rapports semblables aux rapports annuels tels que demandés par le ministère des Chemins de fer et Canaux.

J'ai aussi instruction de vous faire remarquer que les rapports demandés par la Commission ne sont que pour l'année finissant le 30 juin 1907, et de vous dire que l'opportunité d'exiger des rapports annuels sera étudiée de nouveau par la Commission, car la Commission ne désire pas causer aux compagnies des ennuis et des dépenses superflus.

J'ai aussi instruction de vous demander si votre compagnie aurait des objections sérieuses à faire en double les rapports fournis au ministère, et à en faire parvenir une copie chaque année à la Commission. Veuillez me laisser connaître votre réponse le plus tôt possible.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

SUPPLEMENT N° 2 A LA CIRCULAIRE N° 9.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 28 octobre 1907.

Statistiques de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de la circulaire n° 9 publiée par la Commission le 9 juillet dernier, demandant certaines statistiques de chemins de fer pour l'année finissant le 30 juin 1907, j'ai instruction de vous informer que l'opportunité de fournir des raports annuels à la Commission est de nouveau à l'étude, et comme la Commission voudrait vous épargner des dépenses et des ennuis superflus, je dois vous demander si votre compagnie aurait quelque objection sérieuse à faire en double les rapports annuels fournis au ministère des Chemins de fer et Canaux, et d'en faire parvenir une copie à la Commission.

Veuillez avoir la bonté de me faire connaître votre réponse au plus tôt.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

CIRCULAIRE N° 10.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 11 juillet 1907.

Trafic des messageries.

CHER MONSIEUR,—Par l'article 352 de la loi des chemins de fer, la Commission des chemins de fer a le pouvoir de décréter ce qu'est le transport par messagerie, au sens de la loi des chemins de fer.

J'ai instruction de vous informer que la Commission croit qu'il serait sage que le "Trafic des messageries" soit bien défini avant que les taux des compagnies de messageries soient soumis à la Commission, et c'est le désir de la Commission de connaître les vues de tous les intéressés en ce qui concerne la ligne de division à établir entre le trafic de messagerie et le trafic ordinaire des chemins de fer, et entre les variétés de trafic auxquelles doit s'appliquer le taux de messagerie et celles auxquelles doit s'appliquer le taux de trafic de chemin de fer.

La Commission désire que les compagnies la fassent bénéficier de leur expérience en la matière le ou avant le 1er septembre prochain, et elle suggère que, dans ce but, une conférence des intéressés soit tenue dans l'attente d'arriver à l'amiable à une solution qui sera soumise à la Commission.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

SUPPLEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 10.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 23 août 1907.

Trafic des messageries.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de la Commission d'attirer votre attention sur la circulaire n° 10 du 11 juillet dernier au sujet de la définition du " trafic des messageries ", et de vous informer que le temps pendant lequel les compagnies sont priées de soumettre leurs vues sur ce qui doit et ne doit pas être considéré comme transport de marchandises par messageries, a été prolongé jusqu'au premier octobre prochain.

Votre dévoué,

A. G. BLAIR,
Secrétaire suppléant.

CIRCULAIRE N° 11.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 24 juillet 1907.

Liasse 4135—*Règles d'exploitation.*

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de la Commission de vous transmettre sous ce pli une copie du Code uniforme de règles d'exploitation des chemins de fer canadiens, tel que soumis à la Commission par le comité spécial nommé pour préparer ces règlements à la séance de la Commission tenue à Ottawa le 5 février dernier.

Je suis aussi prié de vous demander de faire connaître au secrétaire de la Commission avant le 1er septembre prochain toute objection ou suggestion qu'il vous plaira concernant les règlements proposés.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.C.

CIRCULAIRE N° 12.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 8 octobre 1907.

Equipements et appareils de chemins de fer défectueux.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction d'attirer votre attention sur le fait que l'inspecteur de la Commission constate de nombreuses défectuosités dans l'équipement et les appareils de sûreté employés sur les trains des compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission, et que ces compagnies ont négligé de suivre les prescriptions de la loi des chemins de fer à ce sujet.

Ces constatations montrent que plus de trenete pour cent du grand nombre de wagons et de locomotives—se chiffrant dans les miliers, qui ont été inspectés récemment—sont en exploitation avec des appareils de sûreté défectueux. Une mention spéciale peut être faite du grand nombre de wagons en service avec des freins à air comprimé en mauvais état.

La Commission croit qu'il suffira d'attirer l'attention des compagnies sur cet état de choses pour que les améliorations nécessaires soient faites dans un temps raisonnable, et que la Commission ne sera pas dans l'obligation de prendre des mesures plus rigoureuses à ce sujet.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGTH,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 13.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 27 mars 1907.

CHER MONSIEUR,—Comme suite de la nomination de M. James Ogilvie au poste d'inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer, j'ai instruction de vous demander de fournir les informations suivantes à l'inspecteur de la Commission, savoir:—

1. Un état montrant tout l'équipement de votre compagnie d'après la classification suivante:—

(*a*) Locomotives de service;
(*b*) Locomotives à marchandises de toute description;
(*c*) Locomotives à voyageurs;

cet état devant donner toutes les particularités concernant les appareils de sûreté, tels qu'accoupleurs automatiques, freins des roues de commande, freins à air, etc.

2. Un état du chef du département des wagons de votre compagnie montrant le nombre de wagons sous ses soins, avec les détails suivants:—

(*a*) Nombre de wagons à marchandises, avec leurs dimensions et leur capacité, etc.
(*b*) Nombre de wagons plats;
(*c*) Nombre de wagons à animaux;
(*d*) Nombre de wagons à bagage;
(*e*) Nombre de wagons à voyageurs;

avec toutes les particularités des appareils de sûreté.

3. Un état par télégramme, deux fois par semaine, le mardi et le vendredi, adressé à l'inspecteur de la Commission, du nombre de wagons retenus aux ateliers de réparation sur divers points de la ligne.

4. De temps à autre un état montrant les additions faites à l'équipement et ce qui a été commandé; aussi un rapport au commencement de chaque mois, du nombre de wagons détruits accidentellement et du nombre de wagons retirés définitivement du service; aussi, chaque mois, un état du nombre de wagons munis d'échelles et autres appareils de sûreté.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGTH,
Secrétaire, C. C. F.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 21 octobre 1907.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de ma circulaire du 27 mars dernier demandant de télégraphier deux fois par semaine à l'inspecteur de la Commission le nombre de wagons retenus aux ateliers de réparation sur différents points de la ligne.

J'ai maintenant instruction de la Commission de vous informer qu'à l'avenir il ne sera pas nécessaire d'envoyer ces rapports par télégraphe, et qu'il suffira, pour les

fins désirées, de les envoyer par la poste à M. James Ogilvie, inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté pour la Commission des chemins de fer, le mardi et le vendredi de chaque semaine.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGTH,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 13A.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 20 décembre 1907.

Rapports sur l'équipement.

CHER MONSIEUR,—A la demande de la Commission, je vous adresse sous ce pli douze blancs de formule de rapport mensuel que vous remplirez et enverrez à la fin de chaque mois à M. James Ogilvie, inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer du Canada, Ottawa, Ont., le premier rapport devant être fait pour le mois de janvier 1908. Veuillez avoir l'obligeance de donner les instructions nécessaires à cet effet.

Ceci ne dispense pas de faire le rapport bi-hebdomadaire envoyé à M. Ogilvie le mardi et le vendredi, par la poste, donnant le nombre de wagons détenus aux ateliers de réparations sur divers points de la ligne.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGTH,
Secrétaire, C. C. F.

Supplément n° 1 à la circulaire n° 13A.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 21 juillet 1908.

Rapports de l'équipement.

La Commission a décidé d'amender sa circulaire du 20 décembre 1907, et d'exiger des compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction, un rapport trimestriel sur l'équipement des locomotives et des wagons au lieu du rapport mensuel exigé par la circulaire n°13A, lequel rapport sera envoyé à la fin de chaque trimestre à M. James Ogilvie, inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer, Ottawa, Ont.

La Commission se réserve le droit d'exiger un rapport spécial sur l'équipement, en n'importe quel temps.

A l'avenir, les rapports bi-hebdomadaires sur le nombre de wagons détenus dans les ateliers de réparations sur différents points de la ligne, exigé par ma circulaire du 27 mars 1907, seront envoyés une fois par mois à M. Ogilvie.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

Supplément n° 2 à la circulaire n° 13A.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 16 septembre 1908.

Rapports de l'équipement.

La Commission a décidé d'exiger des compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction un rapport bi-mensuel seulement sur l'équipement des locomotives et des wagons, ce rapport devant être envoyé à M. James Ogilvie, inspecteur de l'équipement et des appareils de sûreté des chemins de fer, Ottawa, Ont.

Ceci ne change rien au rapport mensuel donnant le nombre de wagons détenus aux ateliers de réparations de chaque compagnie.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 14.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 13 janvier 1908.

Accidents aux employés de chemins de fer.

En parcourant les nombreux rapports d'enquête sur accidents, la Commission a été frappée par le fait qu'un grand nombre d'employés de chemins de fer sur des équipe de sauvetage ou de déblaiement étaient blessés, et même tués, en déblayant les voies et en manœuvrant les locomotives endommagées.

C'est pourquoi la Commission représente fortement aux compagnies qu'il serait important de publier une circulaire prévenant les employés qu'il faut prendre de plus grandes précautions dans le déblaiement de débris, et que, dans le cas où il est nécessaire de découpler ou d'accoupler une locomotive endommagée par un accident, les hommes faisant ce travail soient sous la direction d'un contremaître responsable, qui guidera leurs mouvements et verra à ce que des vies ne soient pas exposées inutilement.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 15.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 12 octobre 1907.

Eclairage des wagons.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de vous adresser sous ce pli un projet d'ordonnance que la Commission est actuellement à étudier sur l'éclairage des wagons en route.

La Commission serait heureuse de connaître le plus tôt possible l'opinion de votre compagnie sur les règlements contenus dans l'ordonnance projetée.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Séance tenue à Ottawa, le 8e jour d'octobre A.D. 1907.

Présents:

A. G. Killam, *commissaire en chef.*
L'hon. M. E. Bernier, *sous-commissaire en chef.*
James Mills, *commissaire.*

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs de la Commission en la matière:

LA COMMISSION ORDONNE ET DECRETE CE QUI SUIT:

1. Que chaque compagnie de chemin de fer sujette à l'autorité législative du Parle ment du Canada, exploitant un chemin de fer à la vapeur, équipera, sujet à toutes exception ou exceptions ci-après contenues dans la présente ordonnance, chacun des wagons requérant de l'éclairage mis en service sur le chemin de fer ou toute partie de chemin exploité par elle, avec un des systèmes suivants d'éclairage, soit:—

(*a*) *The Pintsch Compressed Oil Gas System.*

(*b*) Le gaz acétylène, exploité d'après ce qui est connu comme le "*Absorbent or Commercial Acetylene System*".

2. Que le système *Pintsch Compressed Oil Gas* soit utilisé sujet aux et suivant les termes et conditions suivantes, savoir:—

(*a*) Que les réservoirs soient éprouvés et hermétiquement clos à une pression de trois cents (300) livres au pouce carré, et qu'ils subissent telles épreuves sans déformation;

(*b*) Que le maximum de pression, en service, soit de cent cinquante (150) livres au pouce carré;

(*c*) Que chaque réservoir à gaz posé sur un wagon de chemin de fer soit muni d'une forte soupape assujettie à chaque tel réservoir;

(*d*) Que l'équipement nécessaire à l'installation du dit système soit muni de:

(*d*1) Une jauge de pression avec un cadran indiquant de une livre à trois cents livres, ou indiquant, par atmosphère de zéro à quinze atmosphères, pour montrer la pression exacte du gaz porté.

(*d*2) Une soupape à recharge se raccordant au tube chargeur de la station.

(*d*3) Une soupape à détente pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir avant qu'il pénètre dans le tuyau principal et les lampes du wagon.

(*e*) Que tous les tuyaux entre les soupapes à détentes et les soupapes de sûreté soient en acier sans soudure extrêmement fort ou en fer, et que les coudes soient spécialement ajustés.

(*f*) Que les tuyaux à haute pression et les écrous soient filetés avec soin avant d'être vissés ensemble—le fil du tuyau devant être bien étamé après avoir été vissé, et le tuyau soudé aux écrous.

(*g*) Qu'un tuyau régulier soit employé pour joindre la partie inférieure de la soupape à détente aux lampes des wagons, et qu'une clef sur le tuyau principal, pour donner ou fermer le gaz, soit placée à l'intérieur de chaque wagon dans un endroit convenable et bien en vue.

(*h*) Que, afin de localiser les fuites de gaz, l'on se serve d'eau de savon; et que l'on emploie pas pour cette fin d'allumettes ou de torches allumées.

(*i*) Que des règlements imprimés définissant et expliquant l'usage de ce système soient placés à l'intérieur de chaque wagon, à proximité de la clef du tuyau principal; et qu'une clef de la soupape principale du réservoir, une clef du

tuyau principal, et toutes autres clefs qui pourraient être nécessaires pour le service de cet équipement;

(*j*) Que chaque wagon éclairé par ce système soit placé en charge d'un employé compétent et de confiance de la compagnie de chemin de fer se servant de tel système—tel employé devant bien connaître la manière de s'en servir et les détails de son fonctionnement.

3. Que l'acétylène, ou ce qui est connu comme le *Absorbent or Commercial Acetylene Storage System,* puisse être mis en usage, sujet aux termes et conditions suivantes, à savoir:—

(*a*) Que les réservoirs utilisés pour le dit système soient entièrement protégés contre la possibilité d'une explosion, et qu'ils soient éprouvés et clos à quatre fois le maximum de pression de service, et qu'ils subissent ces épreuves sans déformation ; et que les dits réservoirs soient protégés contre la rouille par un ingrédient effectif et durable.

(*b*) Que la pression du réservoir de service ne dépasse pas cent cinquante (150) livres au pouce carré.

(*c*) Que le gaz acétylène soit comprimé, et que les réservoirs ne soient remplis qu'à la station génératrice,—le gaz devant être parfaitement séché et purifié.

(*d*) Que le système de changer les réservoirs au moyen de tuyaux dans les cours ou aux têtes de lignes, ou de réservoirs portatifs, soit prohibé.

(*e*) Que l'équipement des wagons soit inspecté et éprouvé au moins une fois chaque six mois.

(*f*) Que les générateurs, appareils chargeurs et autres accessoires, soient en tout temps sous une surveillance experte.

(*g*) Que les générateurs à gaz acétylène ne soient pas posés dans ou sur les wagons ou autre matériel roulant de chemin de fer à moins d'un permis de la Commission.

(*h*) Que chaque réservoir à gaz posé sur un wagon de chemin de fer soit muni d'une forte soupape assujettie avec soin à chaque tel réservoir.

(*i*) Que l'équipement nécessaire à l'installation du dit système soit muni de:

(i^1) Une jauge de pression avec un cadran indiquant de une livre à 300 livres au pouce carré, pour montrer la pression exacte du gaz.

(i^2) Une soupape à recharge se raccordant au tube chargeur de la station.

(i^3) Une soupape à détente pour réduire la pression du gaz contenu dans le réservoir avant que le gaz pénètre dans le tuyau principal et les lampes sur les wagons.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE ET DECRETE:

Que chaque telle compagnie de chemin de fer peut se servir de gaz acétylène libre comme moyen d'éclairage, pourvu que ce gaz ne soit pas utilisé sous une pression plus grande que dix livres au pouce carré; chaque tel équipement devant être soumis à et sujet à l'approbation de la Commission.

Que ces règlements n'empêchent ni l'éclairage des wagons par l'électricité, ni ne défendent ou n'affectent l'éclairage avec ce qu'on appelle *Mineral Seal Lamp Oil.*

Que chaque compagnie de chemin de fer enfreignant aucun ou négligeant de se conformer à aucun des précédents règlements soit, pour chaque telle offense, passible d'une amende de cent piastres.

Que chaque officier ou employé de chemin de fer en charge d'aucun devoir au sujet d'aucune des matières ci-haut mentionnées, qui enfreindra ou négligera de se conformer à aucun des précédents règlements, soit passible d'une amende de 20 dollars pour chaque telle offense.

Que ces règlements prennent effet le ou après le 1er jour de janvier 1909.

(Signé) A. C. KILLAM,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

CIRCULAIRE N° 16.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 25 février 1908.

Grandes lanternes de locomotives.

Vu le nombre de rapports que la Commission a reçus de ses inspecteurs sur la conditions défectueuse des grandes lanternes d'un grand nombre de locomotives en service sur différents chemins de fer du Canada, la Commission a mis à l'étude l'opportunité d'exiger que les compagnies sous sa juridiction emploient un système de lanternes électriques, ou tout autre système qui donnera une lumière suffisante pour la protection de la vie et de la propriété.

La Commission me prie de vous aviser qu'elle sera heureuse que vous lui fassiez parvenir par écrit, aussitôt que possible, toute observation qu'il vous plaira de faire regardant l'ordonnance proposée.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 17.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 24 avril 1908.

Protection des ponts et viaducs en bois contre le feu.

Depuis la promulgation de l'ordonnance n° 3239, le 3 juillet 1907, et l'ordonnance supplémentaire n° 3464, le 13 août 1907, la Commission a continué son étude de la protection des ponts et viaducs en bois contre le feu, et son ingénieur en chef a examiné deux nouvelles méthodes de protection; une connue sous le nom de "Montauk *Fire Detecting Wire,* sous la forme de Thermostat, et l'autre connue sous le nom de *Clapp Fire Resisting Paint,* et toutes deux ont subi avec succès des épreuves qui permettent de se dispenser de gardiens.

L'ingénieur en chef de la Commission est d'opinion que dans les districts populeux, où les viaducs sont en terrain découvert et pas exposés aux feux de broussailles, les cantonniers ordinaires devraient suffire à la surveillance; c'est pourquoi l'ordonnance touchera plus particulièrement les sections éloignées de toute habitation, ou bien celles qui traversent des pays boisés. Il est aussi d'opinion que l'ordonnance, en ce qui regarde la protection des viaducs, devrait être en vigueur de mai à octobre, inclusivement.

La Commission prie votre compagnie de donner à cette question une étude attentive, et de soumettre à la Commission, aussitôt que possible, toute suggestion ou recommandation qu'il vous plairait de faire.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 18.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 7 mai 1908.

Inspection des bandages de roues de locomotives.

Vu les nombreuses cassures de rails sur les différents chemins de fer en exploitation au Canada, et les nombreux accidents qui en résultent, les inspecteurs de la Commission ont fait un examen minutieux des bandages des roues de commande de locomotives de différents chemins de fer; ils ont constaté sur les bandages d'un certain nombre de locomotives des patins, ou parties plates, de trois et quatre pouces de longueur, et souvent plus longs encore.

Il n'a pas été affirmé devant la Commission que ces parties plates avaient été la cause des cassures de rails mentionnées plus haut; mais il est connu que dans plus d'un cas des locomotives avec des bandages ayant des brèches plates avaient laissé des rails brisés sur leur passage, et c'est pourquoi la Commission recommande que les compagnies de chemins de fer sous sa juridiction adoptent un système d'inspection plus rigide des bandages de locomotives, spécialement pendant les mois d'hiver, afin de prévenir, autant que possible, le maintien en activité de locomotives avec ce genre de défectuosité.

La Commission désire que vous donniez à cette question une considération sérieuse, et que vous lui transmettiez toute suggestion ou recommandation qu'il vous plaira.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 19.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 9 mai 1908.

Bouchons fusibles pour prévenir l'explosion des chaudières.

CHER MONSIEUR,—La Commission est à étudier la promulgation d'une ordonnance exigeant de tous les chemins de fer sous sa juridiction, qu'ils munissent toutes leurs locomotives de bouchons fusibles.

Ci-joint une copie du règlement proposé. Je suis chargé de vous prier que votre compagnie en fasse connaître son appréciation aussitôt que possible.

Toute compagnie de chemin de fer sous l'autorité législative du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à vapeur, prendra les mesures nécessaires pour faire placer un bouchon fusible dans le ciel du fourneau, comme suit, savoir:—

(*a*) Toutes les locomotives avec des fourneaux X seront munies de deux bouchons fusibles dans le ciel du fourneau.

(*b*) Toutes les locomotives avec des fourneaux X seront munies de deux bouchons fusibles dans le ciel du fourneau.

(*c*) Ces bouchons fusibles seront placés dans le ciel du fourneau, de la manière que préférera l'officier en charge de la force motrice, pour la plus grande protection du ciel du fourneau.

(*d*) Les bouchons seront enlevés tous les quatorze jours pour les fins d'inspection et de nettoyage.

(*e*) L'inspection de ces bouchons sera faite par des employés qualifiés et responsables, qui seront affectés à ce travail et dont le devoir sera de faire rapport au contre-

maître des locomotives, sur une formule imprimée à cet effet, de la date de l'inspection, du numéro de la locomotive et de la condition du bouchon.

(*f*) Ces rapports seront envoyés par le contremaître des locomotives au maître-mécanicien, qui l'entrera dans un livre à cet effet, le dit livre devant être accessible aux inspecteurs et autres intéressés.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 20.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 5 juin 1908.

Re *Enquêtes sur accidents.*

Pour ce qui est du paiement des témoins qui sont sommés de comparaître devant les inspecteurs de la Commission, la Commission a décrété que ces témoins recevraient des honoraires d'après l'échelle de la Cour d'Echiquier (*voir* article 65 de la loi des chemins de fer), et que chaque inspecteur transmettra à la Commission, avec son rapport de l'enquête, les noms, résidences, distances parcourues pour venir à l'enquête, le temps perdu pour se rendre à, rester à, et revenir de l'enquête, et le monatnt d'honoraires de chaque témoin. La Commission est d'avis qu'il ne serait pas raisonnable de demander aux employés de chemins de fer de se rendre à ces enquêtes à leurs frais, ou que les chemins de fer doivent supporter la perte du temps de ces hommes pendant leur absence.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 21.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 21 juillet 1908.

Crochets de poste.

Sur l'ordre de la Commission, je vous envoie sous ce pli copie d'un projet d'ordonnance sur l'emploi des crochets de poste, et je suis prié de vous demander de faire parvenir toute objection que vous auriez à la promulgation de l'ordonnance dans les dix jours qui suivront la réception de cette circulaire.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

Ordonnance générale n°....

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 7e jour de juin A.D. 1908.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef*
L'hon. M. E. BERNIER, *sous-commissaire en chef.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs possédés par la Commission:

LA COMMISSION ORDONNE ET DECRETE que toute compagnie de chemin de fer sous la juridiction du Parlement du Canada, exploitant un chemin de fer à la vapeur, et se servant de crochets de poste le long de ses voies, érige, place et maintienne les dits crochets à une distance de pas moins de 7 pieds et 7 pouces du centre de la voie, afin de laisser un espace de pas moins de 2 pieds et 6 pouces entre l'extrémité du bras de potence du crochet et le côté du plus large abri de locomotive ou d'un wagon ordinaire, et à une hauteur de dix pieds et dix pouces du sommet du rail au sommet du bras le plus élevé

ET LA COMMISSION ORDONNE ET DECRETE que toute dite compagnie de chemin de fer qui négligera de se conformer à cette ordonnance sera passible d'une amende de $.

....

Commissaire en chef,
Bureau des commissaire des chemins de fer du Canada.

CIRCULAIRE N° 22.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 5 août 1908.

Transport des membres et des employés de la Commission.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de la Commission de vous informer que le règlement suivant a été adopté, savoir:—

" Aucune passe ne sera donnée par aucune compagnie de chemin de fer à aucun membre ou employé de la Commission, à moins que demande n'en soit faite par le secrétaire de la Commission, et de par l'autorité de la Commission.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 23.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 16 septembre 1908.

Règlements concernant les employés de trains.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la Commission de vous transmettre sous ce pli copie des règlements qu'elle se propose de publier, et je suis chargé de vous dire que le tout sera discuté aux séances de la Commission à Ottawa le 6 octobre 1908.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

Règlements proposés.

(*a*) Tout wagon à marchandises d'une compagnie de chemin de fere exploitant un chemin de fer à la vapeur, construit après le 1er décembre 1908, sera muni de leviers de manœuvre à ses deux extrémités et des freins à air comprimé.

(*b*) Aucun train de marchandises ne pourra être mis en partance à moins que les trois quarts des wagons composant ce train aient des freins à air en bon fonctionnement.

(*c*) Le nombre de wagons à être tirés par une locomotive est laissé à la discrétion des officiers du mouvement des compagnies de chemin de fer; mais dans tous les cas où il sera nécessaire de mettre deux locomotives à la tête d'un train, la locomotive de tête aura le contrôle du train.

(*d*) Toute locomotive de route des dites compagnies de chemin de fer sera munie de marche-pieds et de mains-courantes des deux côtés à l'arrière du tender, les dits marche-pieds devant être à la même distance du rail que les marche-pieds de l'avant du tender; le pilote de la locomotive sera muni d'un tablier assez large pour qu'un homme puisse s'y tenir debout; toute locomotive de garage aura des tabliers et des lanternes en arrière et en avant, les tabliers devant avoir au moins dix pouces de largeur; quand les tabliers sont découpés au centre, l'espace ainsi découpé sera recouvert par une pièce de fer recourbée; un tablier et une lanterne seront placés à l'arrière du tender de toute locomotive employée pour les garages.

(*e*) La composition des équipes des locomotives de service est laissée à la discrétion des officiers du mouvement des compagnies; sur les lignes principales de telles compagnies, les locomotives lèges ne devront pas faire plus que vingt-cinq milles dans une direction ou une autre, sans un conducteur en plus du mécanicien et du chauffeur; sur les embranchements, les officiers du mouvement seront les juges de l'opportunité de placer un conducteur sur les locomotives lèges.

(*f*) Les trains de voyageurs des dites compagnies auront au moins un serre-frein d'au moins une année d'expérience comme tel et un préposé aux bagages. Les trains de dix wagons ou plus porteront un deuxième serre-frein.

(*g*) Tout mécanicien de locomotive des dites compagnies doit avoir au moins une année d'expérience comme chauffeur, passer un examen satisfaisant sur les soins à donner à une locomotive, le maniement des freins à air, et les lois et règlements des trains; avoir au moins vingt et un ans et subir un examen des yeux et des oreilles devant un officier compétent de la compagnie avant d'être éligible à l'emploi de mécanicien.

(*h*) Chaque conducteur de telles compagnies doit avoir au moins une année d'expérience comme serre-frein et avoir au moins vingt et un an avant d'être éligible au poste de conducteur.

(*i*) Les télégraphistes de telles compagnies devront avoir au moins dix-huit ans, écrire lisiblement, et être capables de recevoir et d'envoyer des messages à une vitesse de pas moins que vingt mots à la minute; ils doivent aussi connaître les règlements des trains et le travail des bureaux de télégraphe, sur lesquels points ils doivent passer un examen devant un officier compétent de la compagnie avant de prendre charge du bureau de télégraphe.

(*j*) Tout employé des dites compagnies servant au mouvement des trains devra passer, devant un officier compétent de la compagnie, un examen de la sensibilité de ses yeux aux couleurs avant de prendre son emploi.

(*k*) Les compagnies de chemins de fer se conformeront strictement aux règles et règlements approuvés par l'Association des constructeurs de wagons, gouvernant le chargement du bois, des billots et de la pierre sur des wagons ouverts, et le chargement et le transport des matériaux de charpente, plaques, rails et poutres. Aucun article quelconque ne peut être transporté sur le dessus des wagons.

(*l*) Tous les fossés ouverts traversant les cours des compagnies doivent être couverts; les fils de sémaphores et de signaux devront être placés sur terre dans des tuyaux; le sémaphores et les aiguillages, excepté les appuis des auguillages, doivent être à six pieds des rails; les tuyaux d'approvisionnement d'eau seront toujours placés solidement dans un sens parallèle à la voie principale, et il appartient aux mécaniciens de voir à ce que ceci soit fait après avoir pris de l'eau.

(*m*) Il ne sera pas permis d'attacher les wagons avariés après le fourgon de queue; les wagons contenant des marchandises périssables ou des animaux, avariés légèrement, comme, par exemple, un accoupleur brisé, un accoupleur arraché ou enfoncé au point qu'il ne peut servir à la traction du wagon, le déplacement des tampons de bois permettant à l'accoupleur de tomber trop bas, rendant l'accouplage impossible sans l'usage de chaînes, seront enchaînés en avant du fourgon et traînés jusqu'aux ateliers les plus voisins, si la chose peut se faire sans danger. Dans un autre cas on ne pourra tirer sur des chaînes plus de deux wagons par train, excepté quand un grand nombre de wagons ont été mis hors de service dans un accident et qu'un train spécial de secours vient les chercher, alors qu'on devra les mettre hors de la voie principale le plus tôt possible.

(*n*) Un wagon avarié est considéré hors de service quand il a une des défectuosités suivantes, savoir:—

1. Un accoupleur brisé.

2. Un accoupleur arraché entièrement, ou tellement retiré qu'il ne peut servir à la traction du wagon.

3. Quand les tampons de bois se sont écartés ou fendus, laissant tomber l'accoupleur trop bas, rendant impérieux l'usage de chaînes, et rendant la manœuvre dangereuse.

4. Une roue fêlée.

5. Un boudin de roue brisé.

7. Un essieu courbé.

8. Des liens courroie de truck, ou une barre coudée brisée.

Telles compagnies de chemin de fer, ou leurs officiers, agents ou employés, ou aucun d'eux, contrevenant aux, ou négligeant de se soumettre, aux prescriptions de ces règlements, seront passibles d'une amende de $50 pour chaque désobéissance ou négligence de se conformer à ces règlements.

CIRCULAIRE N° 24.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 12 octobre 1908.

CHER MONSIEUR,—Votre attention est attirée sur le paragraphe 10 du chapitre 62, intitulé: "Un Acte pour amender l'Acte des chemins de fer en ce qui regarde la

constitution du Bureau des Commissaires des Chemins de Fer", amendant le dit Acte en y insérant l'article suivant immédiatement après l'article 41, savoir:—

"41*a*. Il sera tenu dans le bureau du secrétaire un livre appelé 'livre des agents' dans lequel chacune des compagnies auxquelles cet Acte s'applique en entier ou en partie, inscrira son nom, la situation de son bureau chef, et le nom d'un agent à Ottawa et sa place d'affaires ou tout autre endroit dans Ottawa où il pourra recevoir pour la compagnie signification d'avis, sommations, règlements, ordonnances, directions, rapports et autres documents.

Un livre des agents a été ouvert, et la Commission prie votre compagnie de se conformer au plus tôt à l'article ci-haut.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, C. C. F.

AMENDEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 24.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 28 juin 1911.

Livre des Agents.

L'attention de votre compagnie est attirée sur les exigences de l'Acte pour amendes l'Acte des chemins de fer, passé à la présente session du Parlement, et approuvé le 19 mai 1911, amendant le paragraphe 1 de l'article 41 de l'Acte principal tel que décrété par l'article 10 du chapitre 62 des Statuts de 1908, en insérant immédiatement après les mots "chemin de fer" dans la troisième ligne du paragraphe, les mots "Télégraphe, Téléphone et Messageries".

La sous-section 1 de la section 41a se lit comme suit:

"41A. Il sera tenu dans le bureau du secrétaire de la Commission un livre appelé le livre des agents, dans lequel chacune des compagnies auxquelles cet Acte s'applique en entier ou en partie, inscrira son nom, la place de son bureau chef et le nom d'un agent à Ottawa et sa place d'affaires, ou tout autre endroit dans Ottawa où il pourra recevoir pour la compagnie signification d'avis, sommations, règlements, ordonnances, directions, décisions, rapports et autres documents."

Un livre des agents a été ouvert, et la Commission prie votre compagnie de se conformer le plus tôt possible aux exigences de l'Acte en faisant l'inscription nécessaire à ce bureau.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 25.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 20 octobre 1908.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de l'ordonnance de la Commission, n° 3238, du 30 juillet 1907, et n° 4685, du 5 mai 1908, j'ai instruction de la Commission de vous demander de faire un rapport immédiat du nombre de wagons que vous avez munis d'extincteurs, et la sorte ou les sortes d'extincteurs employés par votre compagnie.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 26.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 31 octobre 1908.

La Commission a constamment à faire face à une situation embarrassante résultant du fait que des compagnies font des travaux de différente nature sans se soumettre aux prescriptions de la loi des chemins de fer, et demandant ensuite à la Commission d'approuver ce qui a été fait, alléguant, entre autres raisons, que des sommes considérables ont été dépensées dans ces travaux et que tout retard à leur confirmation entraînerait de lourdes pertes.

La Commission est d'avis qu'une règle rigide doit être suivie dans tous les cas, et que les articles de la loi des chemins de fer doivent être respectés; à l'avenir il sera inutile aux compagnies de chemin de fer de s'attendre à la ratification de travaux pour lesquels elles auront négligé de remplir les formalités préliminaires requises par la loi.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 27.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 31 octobre 1908.

Ouverture des lignes de chemins de fer au trafic.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de la Commission de vous informer qu'à l'avenir elle n'autorisera l'ouverture au trafic d'aucune ligne de chemin de fer avant que les traverses de grands chemins et les clôtures n'aient reçu l'approbation de l'ingénieur de la Commission.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 28.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 13 novembre 1908.

Re *équipement et enquêtes sur les accidents.*

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de prier votre compagnie de fournir à la Commission des détails, quant aux divisions de district, donnant le nom des points de division et le nom du surintendant de la division. La Commission voudrait avoir cette information aussitôt qu'il sera possible à votre compagnie de la fournir.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 29.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 16 décembre 1908.

Re *règles et règlements de la Commission.*

L'attention de la Commission a été attirée sur le fait que des compagnies de chemins de fer sous sa juridiction ont maintes fois, en présentant leurs requêtes à la Commission, négligé ou omis de suivre les règles de procédure de la Commission, les cas les plus frappants de ces omissions étant de ne pas compléter leurs requêtes par la production des plans, des preuves de signification, des consentements de municipalités, etc.

C'est pourquoi j'ai instruction d'informer votre compagnie que, après réception de cet avis, aucune requête ne sera considérée par la Commission à moins que preuve ne soit produite que les avis de signification ont été servis à tous ceux qui y avaient droit, et que le secrétaire n'ait reçu les consentements lorsqu'ils sont requis, et que tous les plans soient produits avec la requête. Par le passé le travail a été considérablement retardé parce que les requérants négligeaient de donner ces détails.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 30.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 22 décembre 1908.

Re *règles et règlements de la Commission.*

L'attention de la Commission a été attirée sur le fait que des requérants avaient, dans plusieurs cas, lorsqu'ils présentaient leurs requêtes devant la Commission, négligé ou omis de se soumettre à plusieurs points de la procédure de la Commission, la plus importante de ces omissions étant la négligence de compléter leur requête par la production de la preuve de signification, et par la production des plans.

C'est pourquoi j'ai instruction de vous informer qu'après réception de cet avis, aucune demande ne sera reçue par le secrétaire de la Commission à moins que preuve du service à tous les intéressés, ou les consentements lorsqu'ils sont requis, et tous les plans accompagnant la requête. Dans le passé, le travail a été énormément retardé par les requérants qui négligeaient ces détails.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 31.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 22 février 1909.

Coût des accidents.

J'ai instruction de la Commission de vous prier d'avoir la bonté de lui fournir, pour son usage, des états séparés de toutes les pertes, directes ou indirectes, subies par votre compagnie au Canada, et débitées ou débitables à la compagnie au cours des cinq dernières années financières, en incluant le coût de toutes les réparations, des renouvellements, les dommages pour blessures, les indemnités en règlement de réclamations possibles, et toutes autres dépenses causées par:—

(1) Les tamponnements d'avant ou d'arrière.
(2) Les déraillements.
(3) Les aiguilles ouvertes.
(4) Les rails brisés.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 32.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 8 mars 1909.

CHER MONSIEUR,—Depuis un certain temps, les pertes de vies et les dommages à la propriété résultant d'accidents dus au fait que les aiguillages des lignes principales avaient été laissés ouverts, ont été si considérables que la Commission en est venue à la conclusion que quelque chose devait être fait pour obtenir une meilleure protection contre tout danger de cette nature.

La Commission a été informée qu'il est possible d'installer, à un prix modéré, un appareil électro-mécanique qui indiquerait par signaux, visibles le jour et la nuit, que l'aiguillage principal est ouvert; cet appareil est attaché au levier de l'aiguille et il est mu automatiquement.

Un tel appareil étant mis en place, il serait facile de faire un règlement défendant aux mécaniciens de passer ce signal, et les obligeant de demander la fermeture de l'aiguille avant d'avancer plus loin vers la cour ou vers la voie d'évitement.

La Commission serait heureuse d'avoir aussitôt que possible l'opinion de votre compagnie sur ce qu'elle croit recommandable dans les circonstances.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 33.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

20 mars 1909.

ORDONNANCE DE LA COMMISSION N° 6190.

25 janvier 1909.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de la Commission de vous informer que la clause E du paragraphe 2 de l'ordonnance n° 6190 de la Commission, doit s'appliquer aussi bien aux tuyaux et tubes de cuivre qu'aux garnitures de cuivre. Après avoir pesé la chose, la Commission n'a pas cru qu'il était nécessaire de publier un amendement à l'ordonnance.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 34.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

25 mars 1909.

Fosses-bestiaux, traverses de grands chemins et clôturage des voies.

CHER MONSIEUR,—J'ai instruction de la Commission de vous transmettre sous ce pli un mémoire et projet d'ordonnance préparés par le commissaire en chef sur le clôturage des voies des chemins de fer, les fosses-bestiaux et les traverses de grands chemins. L'adoption finale de toutes les clauses sera discutée à l'assemblée de la Commission qui sera tenue à Ottawa le 4 mai prochain. Toute suggestion qu'il vous plaira de faire, soit par écrit, soit verbalement, sera considérée à cette séance.

Votre dévoué,

A. D. CARWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

Re *Clôtures de chemins de fer et fosses-bestiaux.*

Le commissaire en chef:

A chaque séance de la Commission, de Winnipeg à Vancouver, des plaintes ont été faites contre les compagnies de chemins de fer à cause de la défectuosité des clôtures le long des voies, et parce que la loi sur les fosses-bestiaux était violée. Des réclamations sans nombre pour animaux tués et refus d'indemnité ont été découvertes. La Commission a constaté que dans plusieurs cas où des animaux avaient été tués sur la voie, les cultivateurs n'osaient réclamer parce qu'ils craignaient des procès sans fin.

Il semblerait peut-être que l'absence de clôtures le long des voies ferrées n'a pas causé de dommages aussi considérables que l'absence ou les défectuosités des fosses-bestiaux.

Des exemples ont été vus de constructeurs de chemin de fer entrant sur des terres en culture clôturées, qui détruisaient les clôtures et ne faisaient aucun effort pour

clôturer l'emplacement du chemin de fer, laissant ainsi les animaux parcourir les routes, massacrer les récoltes, et très souvent aller se faire tuer sur d'autres chemins de fer à de très grandes distances. Que ces entrepreneurs soient ou ne soient pas des serviteurs ou employés des compagnies pour lesquelles le chemin se construisait, la Commission ne le sait pas, mais elle est déterminée, en autant qu'elle le pourra, de faire cesser cette conduite déraisonnable et sans gêne.

La loi des chemins de fer est très précise sur les questions de clôtures et de fosses-bestiaux, et le temps est venu de faire quelque chose pour faire respecter ses prescriptions.

L'article 254 se lit comme suit:—

1. La compagnie érigera et maintiendra sur le parcours de sa voie;

(*a*) Des clôtures d'une hauteur de pas moins que quatre pieds et six pouces de chaque côté de la voie.

(*b*) Des barrières tournantes dans les dites clôtures aux traverses des fermes, d'une hauteur égale à la clôture, bien pendues et fermant bien; mais les barrières glissantes ou à claire-voie construites avant le 1er février 1904 pourront être maintenues.

(*c*) Des fosses-bestiaux de niveau avec les rails à toutes les traverses de grands chemins.

2. Les clôtures des chemins de fer devront aboutir aux fosses-bestiaux à toutes les traverses de grands chemins.

3. Ces clôtures, barrières et fosses-bestiaux devront être construites de manière à empêcher les animaux de pénétrer sur la voie.

4. Là où les chemins de fer traversent des régions où les terres ne sont pas encore en culture et ne sont pas entourées de clôtures, la compagnie est dispensée de l'obligation d'ériger et maintenir les dites clôtures, barrières et fosses-bestiaux, à moins que la Commission n'en décide autrement.

La Commission n'a pas encore statué sur le clôturage des chemins de fer dans les régions qui ne sont pas encore développées, et la coutume des compagnies, en autant que je puis le savoir, a toujours été de laisser leur passage sans clôture jusqu'à ce que les terres adjacentes soient elles-mêmes entourées de clôtures, alors que les voisins du chemin de fer requerront la compagnie de faire ses clôtures. Tout de même, il s'est présenté des cas où les terres adjacentes avaient été clôturées depuis longtemps et les compagnies n'avaient encore rien fait.

Nous n'avons aucune information de la part des compagnies sur les montants payés pour les animaux tués sur leurs lignes, ou sur le nombre de réclamations contestées, mais le grand nombre de cas où il n'y avait pas eu demande d'indemnité présenté à la Commission permet de croire que le nombre de cas contestés dépasse de beaucoup celui des cas réglés à l'amiable; sinon, les compagnies ont payé des sommes énormes qui auraient été bien mieux employées à la construction des clôtures pour protéger les voies.

Maintenant, le statut définit clairement la sorte de clôture et de fosses-bestiaux que la compagnie doit ériger; la clôture doit avoir au moins quatre pieds et six pouces de hauteur et les fosses-bestiaux doivent être telles " que les bestiaux et autres animaux ne puissent pénétrer sur la voie ".

Les compagnies ont autant l'obligation de se clôturer contre les cochons que contre les chevaux, cependant aucune tentative n'a été faite dans ce sens, et les chemins de fer ont tué un si grand nombre de cochons en certains endroits que les cultivateurs ont dû renoncer à en continuer l'élevage.

Il semble que dans le Manitoba, la Saskatchewan, certaines parties de l'Alberta et dans la Colombie-Britannique, on a l'habitude d'enlever toutes les fosses-bestiaux durant l'hiver, et ce, a-t-on dit, dans le but de faciliter le fonctionnement des charrues chasse-neige. Aucun expert en chemin de fer n'a fait ressortir la nécessité de cette

coutume, mais plusieurs cultivateurs de la Saskatchewan ont démontré qu'il était plus important pour eux d'avoir ces fosses-bestiaux en place durant l'hiver qu'en toute autre saison, parce que, disent-ils, aux autres saisons, la plupart de leurs animaux sont à paître sur les collines sous la garde de pâtres. Quoiqu'il en soit, c'est sans autorité que ces fosses-bestiaux sont enlevées durant les mois d'hiver, et à moins que l'on ne fasse une meilleure pruve de la nécessité de cette coutume, elle devra cesser. De plus, les compagnies de chemins de fer doivent placer et entretenir des fosses-bestiaux qui empêcheront les bestiaux et autres animaux de se rendre sur les voies ferrées. C'est ce qu'exige la loi, et je ne vois pas pourquoi on ne s'y conformerait pas.

On a aussi abusé des dispositions de l'article 4, et les compagnies se sont prévalues de cette exemption de clôturer pour ne pas avoir à payer de dommages dans une foule de cas de justes réclamations. On ne saurait laisser se continuer pareil état de choses; cela impose de lourdes charges au public et ne profite que peu ou point aux compagnies de chemins de fer. Depuis que cette exemption a été enlevée aux compagnies, les conditions dans l'Ouest se sont sensiblement modifiées, et comme à certain stage de la construction de leur ligne ces compagnies sont obligées de construire des clôtures, je suis sincèrement d'avis que le fait d'en agir ainsi dès le début ne leur imposera aucune charge bien lourde.

Je sais qu'en divers endroits du pays le besoin de clôtures n'existe pas, et peut-être ne se fera jamais sentir. Il se peut que l'ordonnance formelle continue une disposition que les compagnies de chemins de fer dont les lignes ont déjà été construites pourraient interpréter comme les exemptant d'observer l'ordonnance sur certaines sections de la ligne, lorsque la commission en décrète ainsi, après la preuve que pareille procédure ne nuira en rien au public. On peut agir ainsi là où les lignes de chemins de fer sont en construction, et dans ce dernier cas, lorsque requête a été faite pour l'ouverture de la ligne aû trafic, les clôtures, les fosses-bestiaux, les croisements de grande route et de fermes et les barrières, feront partie des travaux à terminer, tel que requis par la loi et les règlements de la Commission, avant d'accorder la permission d'exploiter la ligne. Je suis convaincu que cette procédure sera, en définitive, moins coûteuse pour les compagnies de chemins de fer, car la construction des clôtures, des barrières, etc., peut se faire à beaucoup moins de frais à l'époque de la construction générale que plus tard, sans compter la diminution de responsabilité pour le bétail tué et les frais de cours, même dans les causes où les compagnies auraient un jugement en leur faveur.

On a reçu de nombreuses plaintes alléguant que, dans la construction des lignes de chemins de fer, les croisements de grande route étaient laissés dans un état impraticable, ce qui cause beaucoup d'embarras et d'ennuis au public. J'avoue que je ne peux comprendre un pareil mépris de droits des autres et une attitude aussi égoïste et irréfléchie, de la part de ceux qui construisent les chemins de fer ou sont responsables de leur construction. Lorsque les travaux sont confiés à des entrepreneurs, les compagnies de chemins de fer doivent, dès maintenant, se rendre compte qu'il leur faut insérer dans leurs contrats une clause forçant leurs entrepreneurs à traiter le public d'une façon raisonnable. Cette Commission n'a aucun contrôle sur les entrepreneurs et n'a juridiction que sur les compagnies de chemins de fer. Il est moins coûteux de construire ces croisements de grande routes au moment de régalage que plus tard, une fois la route terminée; et quant aux lignes non encore terminées, elle ne seront ouvertes au trafic que lorsque tous les passages de grande route ouverts au trafic auront été mis dans l'état requis par les règlements de la Commission. Pour ce qui est des chemins de fer actuellement en exploitation, tous les passages de grande route ouverts au trafic devront, d'ici à une année, être mis dans l'état exigé par les règlements.

Un projet d'ordonnance résumant tout ce qui précède pourra être envoyé à toutes les compagnies, pour en discuter à la réunion de la Commission à Ottawa en mai prochain.

23 mars 1909.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Réunion à Ottawa.

Le mai 1909.

PRÉSENTS :

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

Dans le cas de plaintes contre les compagnies de chemins de fer pour non observation des dispositions de la loi concernant les clôtures et les fosses-bestiaux, ainsi que les croisements de grandes routes publiques.

Après avoir entendu des plaintes de nombreuses personnes, corps publics et municipalités, à l'effet que les compagnies de chemins de fer n'observent pas les dispositions de l'article 254 de la loi des chemins de fer, et que beaucoup d'ennuis sont causés par cette exemption prévue dans le paragraphe 4 du dit article, et à la requête qui a été faite que la Commission intervienne, tel que prévu dans le dit paragraphe, et après avoir entendu ce qui a été dit au nom des compagnies de chemins de fer—

IL EST ORDONNE

Que toutes les compagnies de chemins de fer sous le contrôle de cette Commission devront, pour toute ligne de chemin de fer terminée, possédée ou exploitée par elles, que les terrains longeant cette ligne de chaque côté soient enclos, habités ou cultivés ou ne le soient pas—

1. En dedans d'un an de cette date, ériger et entretenir, sur chaque côté de l'emplacement de la voie, (1) des clôtures d'une hauteur minimum de 4 pieds et 6 pouces, avec barrières tournantes d'une largeur de dix-huit pieds aux croisements de fermes, d'une hauteur minimum prescrite ci-dessus et munies de fermetures et gonds convenables; (2) des fosses-bestiaux sur chaque côté de la grande route à chaque croisement de celle-ci au niveau des rails. Pourvu que els barrières à coulisse ou à claire-voie construites avant le 1er février 1904, et les barrières de fermes, construites avant le 1er avril 1909, puissent être maintenues.

2. Les clôtures de chemins de fer, à chaque croisement de route, seront transformées en fosses-bestiaux de chaque côté de la route.

3. Toutes clôtures, barrières et fosses-bestiaux seront convenables et suffisantes pour empêcher les bestiaux et autres animaux d'aller sur la voie du chemin de fer.

4. Quant aux lignes non encore complétées ou ouvertes au trafic, ou en cours de construction, toutes les dites compagnies devront—

(1) Eriger des clôtures, barrières, fosses-bestiaux, ainsi que dit ci-dessus, au fur et à mesure que les rails seront posés.

(2) Si elles ne sont pas encore ouvertes au trafic, alors les dites clôtures, barrières et fosses-bestiaux ci-dessus mentionnées seront érigées et maintenues avant que le dit chemin de fer soit ouvert au trafic.

(3) Là où le chemin de fer est construit à travers des terres encloses, les compagnies de chemins de fer devront de suite construire une barrière ou prendre toute autre disposition pour empêcher les bestiaux et autres animaux de s'échapper des dites terres encloses, et d'endommager les récoltes.

5. Pour ce qui est des régions montagneuses ou autres sections du pays, la compagnie ou les compagnies pourront s'adresser à la Commission pour être exemptées de construire des clôtures ou de faire d'autres travaux, lorsqu'il sera représenté à la Commission qu'il n'y a pas nécessité de faire des clôtures ou d'autres travaux tels

qu'indiqués plus haut, et ces dites exemptions seront accordées lorsque la Commission le jugera convenable.

6. Tous les chemins de fer actuellement en exploitation devront, d'ici à un an, construire et entretenir des passages convenables et appropriés à tous les croisements de grande route qui pourront être ouverts au trafic, et en construire immédiatement de nouveaux sur les grandes routes ouvertes au trafic à divers intervalles.

7. Tous les chemins de fer non encore ouverts au trafic, et construits ultérieurement, devront, avant d'être ouverts au trafic, construire et maintenir des passages convenables et appropriés à tous les poits servant au trafic, et de nouveaux passages sur les chemins qui seront, à divers intervalles, ouverts au trafic.

8. Tous ces passages devront être conformes aux conditions établies par la Commission, et qui sont les suivantes:—

1. Que, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Commission, la largeur des chemins d'approche aux passages ruraux des voies ferrées sur les grandes routes, soit de vingt pieds de surface sur chemins concédés ou grandes routes, et de 16 pieds sur routes adjacentes ou chemins de forêts.
2. Qu'une clôture ou main courante haute de 4 pieds 6 pouces, avec un poteau couvert (4 par 4 pouces), et au milieu une pièce de bois (1½ pouce par 6 pouces), avec une planche de 10 pouces solidement clouée au bas des poteaux pour empêcher la neige d'être chassée sur la voie élevée, soit construite de chaque côté de tout chemin d'approche à un croisement rural de chemin de fer, là où la hauteur est de 6 pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain adjacent, laissant toujours une surface routière de 20 pieds de largeur.
3. Que la largeur des chemins d'approche aux passages ruraux de chemins de fer, faits dans des tranchées, ne soit pas moindre que 20 pieds nets d'un talus à l'autre.
4. Que, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Commission, le planchéiage ou pavage, ou la blocaille recouverte de pierraille sur le croisements ruraux de chemins de fer sur les grandes routes (entre les rails et sur une largeur d'au moins 8 pouces sur leurs côtés extérieurs), ait 20 pieds de longueur sur les chemins concédés et les grandes routes, et 16 pieds sur les routes adjacentes ou les chemins de forêt.

CIRCULAIRE N° 35.

Liasse 1004.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 29 mars 1909.

TAUX DE TÉLÉGRAPHE.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus une copie certifiée de l'ordonnance de la Commission, n° 6679, en date du 26 courant, au sujet de l'impression et du genre de tarifs devant être produits relativement aux taux de télégraphe.

Veuillez répondre à la question suivante et retourner la formule dans le plus bref délai possible.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. Ç. F.

Le service de télégraphe de la ligne du chemin de fer.............................
est exploité par la Compagnie de télégraphe......................................
(Signé).......................

ORDONNANCE GENERALE N° 6679.

Dossier 9778.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

VENDREDI, le 26 mars 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
M. E. BERNIER, *commissaire en chef adjoint.*
JAMES MILLS, *commissaire.*
S. J. McLEAN, *commissaire.*

EN VERTU des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 4 de la loi 7-8, Edouard VII, chapitre 61, modifiant la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que possède la Commission à cet effet:

IL EST ORDONNE que les tarifs de taux des compagnies de télégraphe sous la juridiction de l'autorité législative du Parlement du Canada, imprimés par chacune de ces compagnies pour production devant la Commission, tel que requis par l'article 4 de la dite loi 7-8 Edouard VII, soit du format et du genre, et contiennent les renseignements et les détails suivants, savoir:—

(*a*) Sur feuilles, ou sous forme de cahiers, de grandeur uniforme, c'est-à-dire de 11 pouces de longueur par 8 pouces de largeur; mais les feuilles ou cahiers de moindres dimensions qui peuvent avoir été utilisés avant la date de cette ordonnance, ou le sont encore, ainsi que les modifications ou suppléments courants ou futurs à ces feuilles ou cahiers, peuvent être produits devant la Commission (pourvu toutefois qu'ils ne viennent pas en contravention avec les dispositions de la loi des chemins de fer et de ses amendements).

(*b*) Spécialement numérotés par chaque compagnie à l'angle droit supérieur, avec le préfixe "C.R.C.", commençant par C.R.C. n° 1, et les tarifs subséquents. (Lorsque la première production comprend des tarifs déjà imprimés, le numéro C.R.C. peut être écrit ou estampé sur les tarifs au lieu d'y être imprimé).

(*c*) Tous les contrats, conventions, ententes ou autres formules se rapportant aux taux de télégraphe, seront produits devant la Commission, et devront être d'un format conforme, en autant qu'il se peut, à celui qu'ordonne la présente pour les tarifs des taux.

(*d*) Que la dite compagnie de télégraphe produise de vant la Commission une carte, montée sur tôile, sans rouleaux, indiquant en couleurs ses divers groupes ou districts de taux; aussi, à divers intervalles, de semblables cartes revisées de façon à faire voir les modifications qui peuvent être faites aux dits groupes ou districts de taux.

(*e*) Les dits tarifs, contrats, contraventions, ententes ou autres formules et cartes, devront être accompagnées d'un bordereau de production, en double, donnant les numéros C.R.C. (s'il y en a) des tarifs, etc., avec les dates de leur mise en vigueur et leur description, tel qu'indiqué par la formule "A" ci-jointe (dont double sera timbré e retourné par la Commission à l'expéditeur en guise d'accusé de réception); aussi, que les dits avis de production soient de la grandeur prescrite pour les tarifs et soient numérotés consécutivement, sans le préfixe C.R.C. et sans tenir compte des numéros C.R.C. (s'il y en a) des tarifs, etc., inclus.

(*f*) La raison d'émission sera imprimée au haut de la première page de tous les tarifs, contrats, conventions, ententes, etc., ou autres formules qui suivent celles qui ont été produites en premier lieu devant la Commission ; par exemple: "Avance", "Réduction" ou "Nouveaux tarifs", selon le cas.

(*g*) Que la formule "B" ci-jointe de "Certificat d'adhésion aux tarifs communs" soit, et est par les présentes, ordonnée; le dit certificat devra être du format requis pour les tarifs; numéroté consécutivement sans le préfixe C.R.C., et contenir une description complète et exacte du tarif auquel il a été consenti, et être signé par l'officier qui le produit ou par quelque personne dûment autorisée à signer pour lui, cette dite personne devant apposer sa signature au long à la suite du nom de l'officier pour lequel elle signe; la Commission devra être tenue au courant des noms de ceux à qui cette autorisation aura été transmise; et que deux copies de ce dit certificat soient envoyées à la Commission; une de ces copies sera timbrée et envoyée par la Commission à l'expéditeur pour servir d'accusé de réception.

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que chaque compagnie de télégraphe dépose et tienne, à chacun de ses bureuax ou stations où l'on reçoit des dépêches pour transmission, et ce dans un endroit convenable, une copie de chacun de ses tarifs en usage à ces endroits, et que le public pourra examinere durant les heures de bureau; et qu'un avis, en gros caractère, soit affiché à un endroit bien en vue dans chaque bureau ou station, annonçant au public que les tarifs ou taux des dépêches en vigueur au dit bureau ou station sont à la disposition du public pour examen et peuvent être vus sur demande faite au télégraphiste ou à toute autre personne en charge; et que par une ordonnance générale elle donne instruction à ses employés de produire, sur demande, tout tarif particulier en usage à ce bureau ou station et que tout requérant désire examiner.

(Signé) J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

....

(Insérer le nom de la compagnie de télégraphe.)

........................19..

BORDEREAU D'AVIS N°......

CHEF DE LA DIVISION DU TRAFIC,
COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, CANADA.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, Statuts Revisés du Canada, je vous transmets ci-jointes, pour être soumis à l'approbation de la Commission des chemins de fer du Canada, des copies de tarifs, etc., comme suit:

Numéro C.R.C.	Date de mise en vigueur.	Description.

CERTIFICAT D'ADHÉSION N°.

CHEF DE LA DIVISION DU TRAFIC,
COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA,
OTTAWA, CANADA.

Les présentes sont pour certifier que la compagnie de télégraphe. . . . . consent et adhère à la publication et à la production du tarif décrit ci-dessous et qu'elle se porte par les présentes partie à ce tarif.

. . . .

. . . .

Numéro C.R.C. } . . . .
et titre. } . . . .

(Ici donnez une description fidèle du titre du tarif.)

Date d'émission . . . .
Date de mise en vigueur. . . . .
Emis par { Officier . . . .
{ Compagnie de télégraphe . . . .

(Signature) . . . .

CIRCULAIRE N° 36.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 24 mars 1909.

Retards dans les réponses aux demandes et aux plaintes.

CHER MONSIEUR,—J'ai été chargé par la Commission de vous dire que l'on ne se conforme pas aux règlements exigeant l'envoi des réponses en deçà de dix jours. Cela occasionne des retards et donne lieu à de la correspondance inutile. Par le passé, les avocats des compagnies ont été prévenus que ce règlement devait être observé. La Commission a dû, dans de nombreux cas, écrire une demi-douzaine de lettres signalant une seule infraction. C'est là un surcroît de travail qu'il faut éviter à la Commission.

A l'avenir il faudra observer ce règlement. Si les compagnies trouvent que le temps est trop court, la Commission pourra le prolonger raisonnablement. A moins que les réponses ne soient produites plus promptement, on adoptera un règlement à l'effet d'entendre ces causes non contestées et de rendre jugement par défaut *ex parte*.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 37.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 3 mai 1909.

Re *Résurrection de la mort apparente causée par un choc électrique.*

Sur les instructions de la Commission, je vous transmets ci-joint un exemplaire du rapport de l'ingénieur-électricien, en date du 29 avril 1909; et je suis chargé de

vous demander quelles mesures ont été prises par votre compagnie pour instruire ses employés sur les méthodes de résurrection suggérées par l'ingénieur-électricien. Je suis également chargé de vous apprendre que le supplément de l'*Electrical World and Engineer,* du 6 septembre, contient des renseignements complets sur cette question.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 29 avril 1909.

M. G. A. MOUNTAIN,

Ingénieur en chef de la Commission des chemins de fer.

Au sujet de la résurrection de la mort apparente causée par un choc électrique.

CHER MONSIEUR,—Hier, pendant que je faisais l'inspection d'un croisement de fils électriques au tunnel de la rue Elgin, Brantford, Ontario, le contremaître de division de la Compagnie du Grand-Tronc me donna certains renseignements sur la mort d'un de ses hommes, causée par un choc électrique, le 8 avril dernier.

Ce contremaître m'assura qu'une légère brûlure sur un doigt était la seule marque visible du choc sur le corps du défunt. Quand j'ai demandé si quelqu'un avait essayé de le ramener à la vie par la respiration artificielle, il me répondit: " Oh, non; le médecin déclara que l'homme était mort, et l'on transporta le corps ailleurs ". Je saisis cette occasion pour expliquer au contremaître que beaucoup de personnes insensibilisées par un choc—et dans un état de mort apparente—ont été ramenées de cet état par des méthodes employées pour ressusciter des personnes tombées à l'eau et mortes en apparence; qu'en bien des cas on est parvenu à produire la vie, et qu'il valait toujours la peine de faire des essais durant des heures pour faire revivre une personne ainsi insensibilisée par un choc électrique, sans tenir compte du nombre de ceux qui peuvent dire que la victime est sans vie. A ma surprise, le contremaître s'écria: " Je crois que vous avez raison; car un de nos hommes qui travaillait autrefois sur la voie reçut des brûlures aux doigts. Il déclara que pendant deux heures il resta raide mort, mais que ses compagnons réussirent à le ranimer ". Ces faits étant connus, il semble étrange que l'on n'ait pas fait d'efforts pour ranimer l'homme susmentionné.

Une des premières choses que j'ai faites, quand j'ai été appelé au ministère des Chemins de fer et Canaux, il y a trois ans, fut de faire provision de feuilles illustrées, intitulées: " Résurrection de la mort apparente causée par un choc électrique ", et de les distribuer aux divers endroits appartenant au département où l'électricité était produite, reçue ou mise en usage.

Je vous transmets à ce sujet une copie de cette feuille, en vue des faits cités plus haut.

A mon avis, il est à souhaiter que des instructions soient données aux compagnies de chemins de fer de faire part sans délai, à tous leurs employés, des renseignements contenus dans cette feuille.

A ce sujet, il est malheureux que certains médecins—peut-être ignorant que quelques personnes ont été arrachées à la mort par les moyens décrits plus haut—désapprouvent les méthodes et empêchent les gens bienveillants de se servir de ces moyens, sous prétexte que la victime est morte.

Cependant, je dois dire qu'en général le corps médical reconnaît la valeur des méthodes décrites et illustrées dans cette feuille.

Votre dévoué,

(Signé) JOHN MURPHY,
Ingénieur-électricien.

CIRCULAIRE N° 38.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 3 juin 1909.

Emplacement des supports d'aiguille et autres obstructions.

Vu les nombreux accidents survenus et dus au fait que les supports de manœuvre de l'aiguille se trouvaient trop rapprochés de la voie, la Commission croit qu'il est opportun d'exiger des compagnies de chemin de fer sous sa juridiction qu'elles transportent les supports de manœuvre des aiguilles et autres obstructions à une distance de six pieds de la voie principale, et dans les cas où les supports d'aiguille élevés ne peuvent être transportés à cette distance, qu'ils soient remplacés par une aiguille basse. En conséquence, la Commission se propose de rendre une ordonnance générale exigeant dans un délai raisonnable l'enlèvement de tous ces supports de manœuvre dont il est question plus haut, ou de les remplacer par des aiguilles basses, ainsi que l'enlèvement de toutes les autres obstructions.

Par ordre,

A. D. CARTHRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

CIRCULAIRE N° 39.

OTTAWA, 15 juillet 1909.

Au sujet de la protection aux passages à niveau et de leur élimination.

D'après la législation de la dernière session, la discussion au parlement et l'expression générale de l'opinion publique, il appert que l'on attend de la Commission qu'elle prenne l'initiative d'une campagne définitive dans le but de faire disparaître les passages à niveau et de munir d'appareils de protection les autres que l'on considère comme dangereux.

C'est le désir de la Commission de traiter dette importante question de façon à ne pas imposer de trop lourdes charges aux compagnies de chemins de fer; mais en même temps elle sait aussi que l'on ne saurait faire que peu de travail en ce sens sans encourir des frais considérables, et c'est pourquoi elle tient particulièrement à éviter toute erreur et à n'entraîner aucune dépense qui ne soit absolument nécessaire.

Depuis quelque temps la Commission a recueilli des renseignements et des détails particuliers concernant les passages où il faut de la protection, mais avant d'agir dans cette affaire, elle a cru que la meilleure procédure à suivre était de demander aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes de fournir une liste des passages sur leurs lignes par lesquels, d'après leur opinion, on devrait commencer, car il semble que ceux à qui incombe la responsabilité de l'exploitation d'un chemin de fer devraient être le plus en état de connaître ceux des passages de leurs diverses lignes qui sont les plus dangereux.

En suivant cette méthode, on croit qu'elle contribuera sensiblement à répartir les frais aux points où il en résultera le plus grand bien pour tous les intéressés, mais d'un autre côté si les compagnies, ou l'une d'elles, s'opposent à cette suggestion, la Commission aime à croire qu'elles ont pleine liberté de n'en tenir aucun compte.

Si l'on juge à propos de travailler de concert avec la Commission, les renseignements donnés devraient porter sur les passages du réseau complet de chaque compagnie, et ne devraient pas se limiter à une seule province ou localité. En outre du fait que

l'on recueillera les vues des compagnies, la Commission a l'intention de choisir un certain nombre de passages chaque année, de faire comparaître devant la Commission toutes les personnes, corporations et les compagnies que l'on pensera être appelées à contribuer aux frais, et après avoir entendu tous les intéressés, ordonna le genre de protection et fera la répartition des dépenses.

La Commission sera heureuse de recevoir les suggestions des compagnies sur cette question, soumise par écrit, pour, disons le 1er octobre 1909.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 40.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 15 septembre 1909.

Au sujet des plaintes contre les officiers d'émigration américaine touchant l'inspection des voyageurs sur les trains en destination des Etats-Unis et sur le territoire canadien.

Selon les instructions de la Commission, je vous envoie ci-joint un brouillon d'un projet d'ordonnance, et je dois vous dire que l'on discutera l'ordonnance aux séances de la Commission qui seront tenues à l'hôtel de ville, Ottawa, le mardi 5 octobre 1909.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

MARDI, le 14 septembre 1909.

L'hon. J. P. MABEE, *commissaire en chef.*
D'ARCY SCOTT, *sous-commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire.*

DANS L'AFFAIRE des plaintes contre les officiers d'immigration des Etats-Unis lorsqu'ils examinent les voyageurs sur des trains en route pour les Etats-Unis, mais sur le territoire canadien, et appartenant à des chemins de fer dont les lignes traversent la frontière internationale. (Dossier 109838.)

EN EXECUTION des pouvoirs conférés à la Commission par l'article 28 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à cet effet.

IL EST ORDONNE:

1. Qu'il sera du devoir de tout conducteur de train, lorsqu'un officier ou agent d'immigration de tout pays étranger monte sur un train dont ce conducteur a la charge, au Canada, pour se rendre compte d'une personne ou de personnes sur ce train et à la veille d'entrer en ce pays étranger, et ce dans le but de faire respecter une loi d'immigration de ce pays étranger, soit en vertu d'une convention ou d'une entente conclue avec la compagnie de chemin de fer exploitant ce train ou autrement, de voir à ce que cet officier soit courtois et poli en prenant ses renseignements auprès des voyageurs, et ne les incommode ni les gêne inutilement.

2. Que tout conducteur fasse immédiatement rapport de chaque cas qu'il aura remarqué sur son train où tel officier d'immigration aurait manqué de courtoisie ou

de politesse, donnant le nom et l'adresse du voyageur ou des voaygeurs en cause (s'il peut se les procurer), ainsi que le nom et l'adresse de cet officier.

3. Que chaque conducteur fasse immédiatement rapport de toute plainte qui lui sera faite par un ou des voyageurs sur son train, au sujet de manque de courtoisie, d'impolitesse, d'ennuis ou de contrariétés inutiles dont ils ont été victimes de la part de cet officier d'immigration, dont il donnera également le nom et l'adresse.

4. Que cette envoie immédiatement à la Commission des détails complets sur les rapports ainsi reçus de ce conducteur ou de ces conducteurs.

CIRCULAIRE N° 41.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 6 novembre 1909.

Au sujet de l'inspection des stations et des appareils de sûreté.

CHER MONSIEUR,—C'est actuellement l'usage des inspecteurs de la Commission des chemins de fer d'envoyer au surintendant ou à un autre officier de la compagnie de chemin de fer intéressée, une copie du rapport fait par l'inspecteur de la Commission au sujet des stations et des appareils de sûreté.

Désormais, l'officier de chemin de fer recevant le rapport de l'inspection voudra bien en accuser réception directement à M. A. J. Nixon, chef de la division de l'exploitation de la Commission, l'avisant des mesures que l'on prend relativement à ce rapport.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 42.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 13 décembre 1909.

Hauteur des ponts de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par la Commission de vous dire que toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à sa juridiction devront comparaître devant elle aux séances de la division de l'exploitation, à être tenues à ses bureaux, 66 rue Queen, Ottawa, Ontario, le mardi, 4 janvier 1910, à dix heures de l'avant-midi, et devront présenter leurs objections à l'établissement d'un règlement à l'effet de défendre aux serre-freins de voyager sur la toiture des wagons à marchandises, et réduisant la hauteur des ponts à 17 pieds ou à une hauteur qui permettra aux wagons à marchandises les plus hauts de passer dessous ces ponts.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 43.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 15 décembre 1909.

Inspection des marchandises en wagons complets par les chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par la Commission d'avertir votre compagnie qu'elle devra comparaître devant elle à ses séances de la division du trafic, à être tenues aux bureaux de la Commission, 66 rue Queen, Ottawa, le mardi 18 janvier 1910, à dix heures de l'avant-midi, pour étudier l'émission d'une ordonnance générale par la Commission, en exécution des dispositions de la loi des chemins de fer, à l'effet de fixer des endroits où devrait être faite l'inspection des marchandises en wagons complets.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 44.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 1er janvier 1910.

Taux d'entreposage pour bagage.

CHER MONSIEUR,—Par ordre de la Commission, toutes les compagnies de chemins de fer soumises, quant à leurs taux, à l'autorité du Parlement du Canada, sont par les présentes avisées qu'aux séances de trafic qui seront tenues au bureau de la Commission, 66 rue Queen, Ottawa, mardi le 18 janvier 1910, on prétendra que les taux que les compagnies perçoivent pour l'entreposage des bagages des voyageurs sont excessifs, et on entendra la preuve et les arguments à l'encontre.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 45.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Dossier 6713.—Aiguillage général des chemins de fer.

Des divergences d'opinion semblent exister entre certaines compagnies de chemins de fer et le public sur la portée de l'ordonnance de la Commission n° 4988, en date du 8 juillet 1908, connue sous le titre de : Ordonnance concernant l'aiguillage commun général, et à en juger par leurs tarifs d'aiguillage communs, ces divergences semblent exister également entre les compagnies elles-mêmes.

La Commission, tout étant d'opinion que les termes de l'ordonnance ne sauraient donner lieu à ambiguité, déclare que, pour les fins de l'ordonnance—

(*a*) Le maximum de la distance de l'aiguillage commun n'est pas spécifié; et, tel qu'énoncé, signifie toute distance n'excédant pas quatre milles du point le plus rapproché de l'échange, sans tenir compte du point d'échange commun ou des limites de la cour de la station ou de toute autre limite ou borne.

(*b*) La clause 10 de l'ordonnance se rapporte, tel qu'énoncé, au service " *ordinaire* de fret d'une gare à l'autre", c'est-à-dire au transport qui a pour origine un point commun et qui diffère du transport commun passant l'aiguillage.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 46.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 5 avril 1910.

Approbation du connaissement uniforme des Etats-Unis.

CHER MONSIEUR,—La Commission a reçu une demande du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'effet d'approuver le connaissement uniforme en usage aux Etats-Unis relativement au transport de marchandises depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à certains endroits au Canada et depuis certains endroits aux Etats-Unis jusqu'à d'autres endroits aux Etats-Unis en passant par le Canada, sous prétexte qu'il existe un doute sur la question de savoir si les compagnies de chemins de fer canadiennes seraient protégées par le connaissement des Etats-Unis au cas où il surviendrait des pertes ou des dommages affectant ce trafic en transit au Canada. Je suis chargé de vous informer que la Commission discutera la question à fond avec les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction aux séances du trafic qui doivent être tenues à Ottawa le mardi 17 mai prochain.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 47.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 21 avril 1910.

Rapport d'équipement.

CHER MONSIEUR,—A l'avenir veuillez adresser tous les rapports d'équipeemnt, maintenant envoyés à M. James Ogilvie, inspecteur de l'équipement des chemins de fer, à M. J. A. Nixon, chef de la division de l'exploitation, à la Commission, à Ottawa, Ontario.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 48.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Dossier 7834.—Au sujet d'outils d'urgence pour l'équipement des wagons à voyageurs.

CHER MONSIEUR,—Aux séances de la division du trafic de la Commission à être tenues à Ottawa mardi le 4 octobre prochain, la Commission étudiera la question d'un règlement requérant que tous et chacun des wagons à voyageurs des chemins de

fer soumis à sa juridiction soient munis d'une boîte d'outils contenant une scie, un marteau et une hache, et placée dans un endroit convenable de chaque wagon à voyageurs.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 49.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 15 août 1910.

Re *Feux et herbes nuisibles sur les terrains des chemins de fer.*

La loi des chemins de fer prescrit ce qui suit:

Article 296. Chaque compagnie fera couper ou déraciner, et détruire chaque année les chardons et toutes les herbes nuisibles croissant sur l'emplacement de sa voie ou sur les terrains avoisinant le chemin de fer, avant que ces chardons ou mauvaises herbes montent à graine.

Article 297. La compagnie entretiendra en tout temps l'emplacement de sa voie exempte d'herbes mortes ou sèches, de mauvaises herbes, ou d'autres matières inflammables.

La Commission reçoit constamment des plaintes à l'effet que ces articles ne sont pas observés par quelques compagnies, et des observations faites au hasard dans certaines parties du pays démontrent que l'article est complètement ignoré.

Il est évident que nombre de feux sont communiqués aux terrains avoisinants, entraînant des pertes énormes, parce que les compagnies ne se conforment pas aux prescriptions de la loi. La Commission croit qu'il est de son devoir de surveiller la mise en vigueur de ces articles et, à cette fin, a donné des instruction pour que tous les terrains de chemins de fer soient périodiquement inspectés et que des rapports complets soient faits sur l'état de ces terrains.

C'est là une question de très haute importance pour la conservation des terres boisées et la protection des propriétés de tous genres le long des lignes de chemins de fer, et des mesures seront prises pour faire respecter la loi, à moins qu'on ne s'y conforme de bon gré.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 50.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 23 août 1910.

Résolutions du Conseil Fédéral de Législation de la Fraternité Internationale des Mécaniciens de Locomotives.

CHER MONSIEUR,—Je vous adresse ci-joint copie d'une lettre adressée à la Commission le 8 avril 1910, par M. C. Lawrence, président, et M. Byron Baker, secrétaire du Conseil fédéral de législation de la Fraternité Internationale des Mécaniciens de Locomotives, contenant les résolutions adoptées à une réunion récemment tenue à Ottawa; et l'on me donne instruction de vous annoncer que le contenu de ces résolu-

tions pourra être discuté aux séances de la Commission qui auront lieu à Ottawa mardi le 1er novembre 1910, à dix heures du matin; et que, pour cette fin, le sujet sera inscrit sur le feuilleton de la circulation pour cette date.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 19 octobre 1910.

Résolutions du Conseil Fédéral de Législation de la Fraternité Internationale des Mécaniciens de Locomotives.

CHER MONSIEUR,—Relativement à ma circulaire n° 50, en date du 23 août dernier, contenant copie d'une lettre adressée à la Commission, le 8 avril 1910, par M. C. Lawrence, président, et M. Byron Baker, secrétaire, du Conseil fédéral de législation de la Fraternité Internationale des Mécaniciens de Locomotives, et annonçant que la question serait discutée aux séances de la Commission qui auront lieu à Ottawa mardi le 1er novembre, je dois vous dire que le jour d'actions de grâce ayant été fizé au 31 octobre, la Commission a décidé de tenir ses séances de la division de l'exploitation, à Ottawa jeudi le 3 novembre, au lieu de mardi le 1er novembre. Ce sujet sera donc inscrit sur la liste des causes devant être entendues à Ottawa le 3 novembre.

Votre tout dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

OTTAWA, ONT., le 8 avril 1910.

Aux honorables le Président et les Commissaires des chemins de fer.

MESSIEURS,—A la réunion récente du Conseil fédéral de législation de la Fraternité Internationale des Mécaniciens de Locomotives tenue à Ottawa du 29 mars au 2 avril inclusivement, les résolutions qui suivent ont été unanimement adoptées, et le représentant de législation a reçu instruction de les mettre devant votre honorable corps pour que vous les preniez en très sérieuse considération.

N° 1. Que des écriteaux soient placés le long de la voie des chemins de fer pour déterminer les limites des cités, villes et villages, pour la direction et l'information des employés du service des trains.

N° 2. Que, vu le danger des accidents et l'exposition au froid rigoureux durant notre saison d'hiver, une loi soit adoptée pour empêcher que le tender des locomotives soit conduit en avant de la locomotive à une distance de plus de dix (10) milles, sauf dans les cas d'urgence.

N° 3. Qu'une loi soit passée pour exiger de toutes les compagnies de chemin de fer du Canada qu'elles munissent leurs locomotives de grandes lanternes mécaniques et de sonneries pneumatiques.

N° 4. Que, vu les nombreux dangers qui existent et la possibilité des accidents dans le parcours des parties du chemin de fer qui sont inconnues du mécanicien, un mécanicien expérimenté et compétent, familier avec le chemin qui doit être parcouru, soit placé sur la locomotive, en outre de l'équipe régulière de la locomotive.

N° 5. Que, à raison de la nature très fatigante de nos fonctions, et de la vigilance constante qui est nécessaire pour l'exécution fidèle de nos devoirs en notre qualité de mécaniciens de locomotives dans la conduite des opérations du commerce du pays et dans le soin des vies de ses citoyens, il suit en conséquence que nous devrions être pourvus de retraites propres, commodes et salubres, où l'on pût être assuré d'un repos et d'une tranquillité non interrompus, afin de nous préparer à l'accomplissement de nos importantes fonctions.

Beaucoup de têtes de lignes, nous regrettons d'avoir à le dire, sont absolument dépourvus de commodités à cet égard. Comme classe nous ne désirons pas patroniser ni fréquenter des endroits où il se vend des liqueurs enivrantes, et nous demandons en conséquence que les compagnies de chemins de fer soient requises d'installer à toutes les têtes de ligne des retraites convenables ainsi qu'il est dit plus haut.

N° 6. Que, vu l'absence de repères dans un grand nombre des endroits où nos hommes sont employés, pour leur servir de guides et les renseigner sur leur situation exacte à l'approche des gares, il a été unanimement résolu de recommander à votre honorable corps qu'une grande enseigne soit placée à un mille en dehors de la limite des parcs de chemins de fer.

N° 7. Que la question de l'enlèvement des locomotives de tous les appareils pour enlever la neige dont il a été parlé à votre honorable corps en 1908 soit de nouveau portée à votre attention, vu que nous sommes fermement d'opinion que ces appareils ne devraient pas trouver place sur une locomotive, à l'exception de la charrue chasse-neige d'acier dont se sert actuellement le chemin de fer Pacifique dans les districts montagneux de la Colombie-Britannique. Ces charrues ne s'élèvent pas au-dessus de la traverse frontale, et elles ne touchent pas au rail, et on les considère comme un renfort pour le chasse-pierre.

N° 8. Que nous prions respectueusement la Commission des chemins de fer de prendre les mesures qu'elle jugera convenables pour faire faire l'inspection voulue de tous les ponts en bois.

N° 9. Que l'attention de la Commission des chemins de fer soit attirée sur le fait qu'un grand nombre des locomotives modernes qui sont maintenant construites et dont on se sert au Canada sont absolument dépourvues dans le sens de la commodité et de l'adaptabilité pour les hommes qui sont obligés d'y passer la plus grande partie de leur temps. Tout y est apparemment sacrifié à l'intention de les faire aussi énormes et aussi puissantes que possible. Vu que la plupart d'entre elles portent au moins 200 livres de pression de vapeur au pouce carré, les hommes qui y travaillent ne sont séparés que par quelques pouces d'une température de 387 degrés de chaleur.

Pour travailler à ces monstres, le mécanicien est obligé de grimper sur des obstructions que constituent différentes parties de la locomotive, et de se glisser dans l'étroit espace entre le côté de l'abri et de la chaudière. Si la locomotive déraillait et était renversée, le mécanicien n'aurait pas la moindre chance de s'échapper, et il serait probablement écrasé et ébouillanté à mort.

De plus, que nous demandons respectueusement à la Commission de donner à cette question son attention la plus sérieuse, et qu'elle s'efforce d'imposer pour la chaudière et l'abri une limite qui assure l'espace voulu et la facilité de respirer. Il arrive souvent que les appareils pour mettre les locomotives en mouvement sont placés dans des positions telles que les mécaniciens en sont incommodés dans les cas de grande urgence.

Les indicateurs du niveau de l'eau, les manomètres et les graisseurs, qui exigent son observation presque constante, se trouvent souvent si mal situés que l'attention du mécanicien est trop longtemps détournée de la voie et des signaux.

N° 10. Que, vu l'état de malpropreté des parties mécaniques, surtout la partie qui est au-dessous de la chaudière et entre les longerons, et la possibilité des accidents, auxquels le mécanicien est exposé lorsqu'il essaie de se glisser sous la locomotive,

entre les roues, pour inspecter sa machine, le conseil recommande que le mécanicien ne soit tenu responsable que des défauts qui raisonnablement peuvent être constatés de l'extérieur, et que, en outre de l'inspection du mécanicien, les locomotives soient aussi inspectées par un inspecteur compétent à toutes les têtes de ligne, et que le mécanicien ne soit pas tenu responsable des défauts que l'inspecteur peut découvrir.

N° 11. Le conseil est d'opinion que vu que la sûreté de la vie et des biens dépend en grande partie de la vue et du jugement des employés qui dirigent le mouvement, et qu'il sait d'expérience qu'il est impossible dans certaines conditions d'obtenir plus qu'une vue partielle de la voie et des signaux, il faudrait accorder au mécanicien une protection qui lui permette d'avoir en tout temps une vision libre et ininterrompue du terrain qu'il y a devant lui. Après avoir examiné un modèle appelé " Garde ou protecteur des tempêtes de Quirk ", et après avoir entendu les recommandations qu'en a faites une personne qui s'en était servi, le conseil a été unanime à proposer que l'on recommande à l'administration des diverses compagnies de chemins de fer du Canada de faire l'essai du " protecteur ".

Le possesseur du brevet, M. T. J. Quirk, 183 East Front street, Dunkirk, N.-Y., sera heureux de fournir des dessins ou tous les renseignements que l'on désirera.

N° 12. Que, vu le fait que souvent un employé de la compagnie du chemin de fer est blessé sans qu'il y ait faute de sa part, et que les fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer le réfèrent parfois à leur agent de réclamations, qui habituellement exige de l'employé qu'il attende jusqu'au moment où il sera complètement rétabli pour que soit effectué le règlement de sa demande, ce qui, dans bien des cas, le force à s'endetter pour les nécessités de la vie, tant pour lui que pour sa famille, le conseil en conséquence convient unanimement de prier que le versement mensuel d'une somme, au moins égale à celle qu'il aurait gagnée, soit fait aux employés qui ont été blessés.

Le tout respectueusement soumis.

Signé.
C. LAWRENCE,
Président.

Signé.
BYRON BAKER,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 51.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 14 septembre 1910.

Hauteur des ponts de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Plusieurs accidents dus à des superstructures dont la hauteur n'est pas telle que requise par le statut, ayant eu lieu sur des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, je suis chargé de vous demander que vous fassiez un rapport à cette Commission, pas plus tard que le 30 novembre, donnant les détails relatifs aux viaducs, paraneiges, et autres constructions qui n'ont pas la hauteur statutaire.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 52.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 31 août 1910.

Passages à niveau.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous demander de préparer et de fournir dans les soixante (60) jours un relevé indiquant séparément pour chaque division, ou chaque district sur votre chemin de fer, le nombre de passages à niveau sur vos lignes ou sur celles d'autres compagnies, exploitées par moteur électrique ou à vapeur. Le relevé devrait aussi indiquer quel genre de protection il y a maintenant à ces passages. Si l'appareil d'enclenchement est complet ou à demi-enclenchement, et si les appareils de déraillement sont placés sur une seule ou sur les deux voies formant le croisement.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire C. C. F.

CIRCULAIRE N° 53.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 1er septembre 1910.

Dossier 9437.—482.—Sonneries électriques aux croisements de grandes routes.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par la Commission de vous demander de fournir, dans les soixante (60) jours, un relevé indiquant l'endroit et le nom de la rue ou de la voie publique où il y a des signaux à sonnerie électrique sur votre ligne, donnant les détails nécessaires qui permettront à la compagnie de localiser les croisements.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 54.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 10 novembre 1910.

Production des plans d'emplacement, article 159.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par la Commission de vous informer que dorénavant, chaque demande faite par un chemin de fer pour l'approbation d'un emplacement ou d'un changement d'emplacement, devra être accompagnée d'un affidavit par un ingénieur compétent, attestant que le dit emplacement ou changement ne se trouve pas éloigné de plus d'un mille de la route approuvée par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 55.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 7 décembre 1910.

Article 258, par. 2, plans d'emplacement de station.

CHER MONSIEUR,—La Commission a décrété qu'à l'avenir, chaque fois que la compagnie a l'intention de construire une station permanente et qu'une demande est adressée à la Commission pour son approbation, une copie de la requête et du plan devra être envoyée à l'autorité municipale du district dans lequel la station doit être construite; ou, à défaut d'autorité municipale, au gouvernement ou autre autorité ayant juridiction sur le district.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 56.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 10 décembre 1910.

Ordonnances, lois et règlements.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par la Commission d'attirer votre attention sur les exigences de l'article 310 de la loi des chemins de fer, lequel se lit comme suit:—

"Tous les règlements, lois et ordonnances, sauf ceux concernant les taux et ceux qui sont d'ordre privé ou domestique et n'affectent pas le public en général, seront soumis au gouverneur en conseil pour consentement."

De plus, la Commission vous ordonne de l'informer, aussitôt que possible après avoir reçu cette circulaire, si votre compagnie s'est conformée aux dispositions de cet article, et si non, de prendres des mesures immédiates pour y obtempérer.

Lorsqu'une requête est produite pour approbation, elle doit être accompagnée de pas moins de cinq copies des ordonnances et règlements en question.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 57.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 22 décembre 1910.

Inspection des chaudières à vapeur de locomotives.

CHER MONSIEUR,—Je vous adresse ci-inclus un brouillon des règlements projetés pour l'inspection, l'épreuve et le lavage des chaudières de locomotives, et je dois vous annoncer que la Commission est disposée à entendre l'opinion des compagnies de chemins de fer relativement à ce sujet, aux séances qu'elle doit tenir au palais de justice, dans la cité de Montréal, P.Q., le lundi 23 janvier 1911.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

RÈGLEMENTS POUR L'INSPECTION, L'ÉPREUVE ET LE LAVAGE DES CHAUDIÈRES DE LOCOMOTIVES.

I.—*Construction générale et pression de sûreté.*

Le mécanicien en chef de chaque compagnie de chemin de fer sera tenu responsable des plans généraux, de la construction et de l'inspection des locomotives sous sa surveillance. La pression de sûreté de chaque chaudière de locomotive sera déterminée par le mécanicien en chef de la compagnie ou par un ingénieur-mécanicien compétent sous sa direction. La pression de sûreté devra être déterminée d'après les calculs faits des diverses parties après que le modèle général de celle-ci ainsi que la qualité du travail et la condition de la chaudière auront été étudiés à fond.

II.—*Inspection de l'intérieur de la chaudière.*

(*a*) *Quand faire l'inspection.*—L'intérieur de chaque chaudière devra être examiné à fond avant que la chaudière soit mise en service, et aussi chaque fois qu'un nombre suffisant de tubes de chauffe auront été enlevés pour permettre cet examen.

(*b*) *Enlèvement des tubes.*—Tous les tubes devront être enlevés au moins une fois tous les deux ans et demi et tout l'intérieur de la chaudière devra être examiné à fond. Après que les tubes auront été retirés, il faudra enlever tout le dépôt et faire subir un nettoyage complet à l'intérieur de la chaudière.

(*c*) *Mode d'inspection.*—Tout l'intérieur de la chaudière devra alors être examiné pour y découvrir les fissures, les piqûres et les rainures. Le bord des plaques, tous les recouvrements, les rivures, et les endroits où des fissures ou autres défectuosités sont sujettes à se produire, ou qu'un examen antérieur peut avoir révélées, devront être l'objet d'une inspection spéciale très minutieuse. Il faut aussi voir à ce que les attaches et les entretoises soient serrées, à ce que les goujons de maintien soient bien en place, et à ce que chacune de ces pièces soit en état de supporter sa part de tension.

(*d*) *Réparations.*—Toute chaudière dans laquelle il se produit des fissures devra être retirée du service et complètement réparée avant d'être déclarée en état satisfaisant.

(*e*) *Rivure à recouvrement.*—Toute chaudière ayant des rivures longitudinales à recouvrement sans plaques de renfort devra être examinée avec un soin tout particulier afin d'y découvrir les rainures ou fissures qui pourraient exister sur le bord des rivures.

III.—*Inspection de l'extérieur de la chaudière.*

La chemise et le revêtement devront être enlevés au moins une fois tous les trois ans, et aussi lorsque l'inspecteur le jugera à propos ou nécessaire pour faire une inspection complète de la chaudière.

IV.—*Epreuve des chaudières.*

(*a*) *Epoque de l'épreuve.*—Chaque chaudière, avant d'être affectée au service, et après cela, au moins une fois tous les douze mois, devrait être soumise à une pression hydrostatique de 25 pour 100 au-dessus de la pression effective de vapeur, et qu'indiquera un manomètre étalon.

(*b*) *Enlèvement de la calotte du dôme.*—Avant l'épreuve hydrostatique la calotte du dôme et le tuyau régulateur doivent être enlevés, et la surface intérieure, ainsi que les raccords de la chaudière doivent être examinés aussi complètement que les circonstances le permettent.

(*c*) *Le contremaître devra assister aux épreuves.*—Lorsque les chaudières sont soumises à l'épreuve par pression hydrostatique, le contremaître de l'usine chargé de la réparation des chaudières ou un chaudronnier compétent et à ce autorisé, assistera personnellement et aidera l'inspecteur dans son examen.

(*d*) *Réparation et épreuve par la vapeur.*—Quand toutes les réparations nécessaires auront été terminées, on chauffera la chaudière, et la pression par la vapeur qu'elle indiquera devra au moins être égale au maximum requis pour son fonctionnement.

V.—*Epreuve des entretoises.*

(*a*) *Epoque de l'épreuve des boulons rigides.*—Toutes les entretoises devraient être éprouvées au moins une fois par mois, et en aucune circonstance une chaudière ne devra être en service pour une pérode de plus de trois mois sans qu'une inspection complète soit faite des entretoises. On fait aussi l'épreuve des entretoises après chaque épreuve hydrostatique, et un rapport exact de toutes les entretoises brisées ou enlevées devra être fait, tel qu'ordonné, sur les formules n°s 4 et 5; ces formules seront tenues en liasse sous la garde du mécanicien en chef.

(*b*) *Mode d'épreuve des boulons rigides.*—L'inspecteur doit frapper chaque boulon du côté de la boîte à feu et juger par le son ou la vibration de la tôle quels sont les boulons brisés. Si les épreuves d'entretoises se font lorsque la chaudière est remplie d'eau, la pression ne devra pas être de moins de cent livres dans la chaudière. Ceci produira une tension suffisante sur les entretoises pour opérer la séparation des parties de celles qui sont déjà rompues. Si la chaudière n'est pas sous pression, l'épreuve peut se faire après l'égouttement de l'eau de la chaudière, et dans ce cas la vibration de la plaque indiquera toute défectuosité. Cette dernière épreuve est à préférer.

(*c*) *Méthode d'épreuve des entretoises flexibles.*—Au moins une fois par an, on enlèvera la tête à toute entretoise flexible dont la tête paraît à l'extérieur, ainsi que chaque fois que l'inspecteur le jugera nécessaire pour faire l'inspection complète de toutes les entretoises. Les tôles de la boîte à feu doivent être l'objet d'un examen rigoureux au moins une fois par an, afin de découvrir tout bombement ou indice d'entretoises brisées.

(*d*) *Entretoises brisées.*—Aucune chaudière ne devra rester en service lorsque deux entretoises contiguës sont brisées, ni lorsque trois ou plus sont brisées dans un cercle de quatre pieds de diamètre.

(*e*) *Trous de regard.*—Toutes les entretoises ayant moins de 8 pouces, posées après   , sauf les entretoises flexibles, devront avoir des trous de regard de 3/16 de pouce de diamètre sur 1¼ pouce ou plus à l'extrémité extérieure. Ces trous doivent être tenus ouverts en tout temps, sauf dans les cas d'urgence. Toutes les entretoises de moins de huit pouces, à l'exception des entretoises flexibles, devront être percées quand la locomotive se trouve à l'usine pour d'importantes réparations ou en toute autre occasion propice; et ce travail doit être terminé le

(Voir note au bas de la page.)

VI.—*Manomètres indicateurs de la pression de vapeur.*

(*a*) *Situation du manomètre.*—Chaque chaudière devra être munie d'au moins un manomètre qui indiquera exactement la pression de fonctionnement. On aura soin de placer le manomètre dans un endroit raisonnablement frais, surtout dans le cas de manomètres placées à l'arrière des chaudières.

(*b*) *Siphons.*—Chaque manomètre devra être muni d'un siphon d'une capacité suffisante pour empêcher la vapeur de pénétrer dans le manomètre. Le tuyau de communication entrera directement dans le corps de la chaudière et sera maintenu étanche à la vapeur entre le siphon et le manomètre.

(*c*) *Epoque des épreuves.*—On devra faire l'épreuve des manomètres une fois par mois, et en aucune circonstance une chaudière ne devra être en service plus de trois

---

NOTE.—Les demandes des compagnies de chemins de fer désirant ne pas se servir de trous de regard seront prises en considération lorsqu'il aura été démontré à la satisfaction de la commission des chemins de fer que l'on apporte un soin tout particulier dans l'épreuve des entretoises, tant au point de vue de la fréquence de ces examens que du choix des inspecteurs.

mois sans qu'une épreuve complète ne soit faite du manomètre indicateur de la pression de la vapeur.

VII.—*Soupapes de sûreté.*

(*a*) *Nombre et capacité.*—Toute chaudière sera munie d'au moins deux soupapes de sûreté, la capacité desquelles devra être suffisante pour empêcher, en toutes conditions de service, une accumulation de pression de plus de 5 pour 100 au-dessus de la pression de vapeur permise.

(*b*) *Pose des soupapes.*—Les soupapes de sûreté seront ajustées au moyen d'une jauge de façon à s'ouvrir brusquement à une pression ne dépassant pas cinq livres au-dessus de la pression permise; la jauge devant en tout cas être éprouvée sur une jauge étalon avant que les soupapes de sûreté soient ajustées ou qu'un changement quelconque soit fait dans leur ajustage. En ajustant les soupapes de sûreté, le niveau de l'eau dans la chaudière ne devra pas être au-dessus du robinet de jauge le plus élevé.

(*c*) *Epoque de l'épreuve.*—Les soupapes de sûreté devraient être éprouvées sous vapeur au moins une fois par mois, et nulle chaudière ne devra, en aucune circonstance, être en service plus de trois mois sans qu'une épreuve parfaite ne soit faite des soupapes de sûreté.

VIII.—*Indicateurs du niveau d'eau et robinets-jauges.*

(*a*) *Nombre et situation.*—Toute chaudière devra être munie d'au moins un indicateur du niveau d'eau et de trois robinets-jauges. Le robinet-jauge le plus bas et le degré le moins élevé sur l'indicateur du niveau d'eau ne devront pas être à moins de trois pouces au-dessus de la partie la plus élevée du ciel du foyer.

(*b*) *Soupapes de l'indicateur du niveau d'eau.*—Tous les indicateurs du niveau d'eau devront être munis de deux soupapes ou robinets d'arrêt, l'un au tuyau de communication supérieur et l'autre au tuyau de communication inférieur de la chaudière, ainsi que d'un robinet de purge construit et placé de façon qu'il puisse être ouvert et fermé sans difficulté à la main.

(*c*) *Epoque du nettoyage.*—Tous les robinets-jauges et les robinets des indicateurs du niveau d'eau devront être enlevés et nettoyés de toute écaille ou sédiments à chaque lavage de la chaudière.

IX.—*Tampons des tubes de chauffe.*

(*a*) *Tampons prohibés.*—Nulle chaudière qui a un ou plus d'un tube de chauffe fermé aux deux extrémités par un tampon ne restera en service, à moins que les tampons ne soient solidement reliés par une tige de fer de pas moins de $\frac{5}{8}$ de pouce de diamètre.

X.—*Lavage des chaudières.*

(*a*) *Epoque du lavage.*—Toute chaudière devra être lavée avec soin au moins une fois tous les trente jours.

(*b*) *Enlèvement des tampons.*—Quand les chaudières sont lavées, tous les tampons de purge, noix et rondelles devront être enlevés.

(*c*) *Tubes d'eau.*—Les culottes et les cuissards doivent être l'objet d'une attention spéciale, afin de voir à ce qu'ils soient exempts de toute écaille et de sédiment.

(*d*) *Archives de bureau.*—Un registre fidèle de tout lavage de chaudière sera tenu dans les bureaux de la compagnie du chemin de fer. Les renseignements suivants devront y être insérés le jour où aura lieu le lavage de la chaudière:—

1. Le numéro de la locomotive;
2. Date du lavage;
3. Déclaration attestant que la chaudière a été lavée;
4. Signature du laveur des chaudières ou de l'inspecteur des chaudières;

5. Déclaration attestant que les robinets-jauges et les indicateurs du niveau d'eau ont été enlevés et nettoyés;

6. Signature de l'inspecteur des chaudières ou de l'employé qui a enlevé et nettoyé les robinets.

XI. *Fuites de vapeur.*

(*a*) *Fuites sous le revêtement.*—Si une fuite considérable se produit sous le revêtement on devra faire un examen et localiser la fuite. Si l'on constate qu'elle est due à une fissure dans l'enveloppe ou à une autre défectuosité quelconque qui diminue la sécurité, la chaudière devra être retirée du service immédiatement et réparée avec soin avant qu'un rapport soit fait attestant qu'elle est dans un état satisfaisant.

(*b*) *Fuites de vapeur en avant du mécanicien.*—Toutes les soupapes, robinets, joints, étais, boulons et coutures devront être maintenus dans un état tel qu'ils ne laisseront jamais sortir de vapeur en avant du mécanicien, ce qui obscurcirait sa vue.

XII. *Production des rapports.*

(*a*) *Carte de devis.*—Une carte de devis, formule n° 2, contenant les résultats des calculs faits pour déterminer la pression effective et autres données nécessaires sera déposée au bureau du chef du mouvement à Ottawa pour chaque chaudière de locomotive. Une copie sera aussi déposée au bureau du mécanicien en chef chargé de la surveillance de la locomotive. Chaque carte de devis sera vérifiée par l'ingénieur ayant fait les calculs, et sera approuvée par le mécanicien en chef. Ces cartes seront déposées aussi promptement que le permettront l'examen parfait et les calculs exacts. Là où des dessins fidèles des chaudières peuvent être obtenus, les données pour la carte de devis, formule n° 2, peuvent être tirées des dessins, et ces cartes de devis devront être complétées et expédiées avant   , à moins que des raisons satisfaisantes ne puissent être données démontrant pourquoi il devrait y avoir une prolongation de délai. Là où des dessins fidèles ne peuvent pas être obtenus, il faudra se procurer les données requises à la première occasion où l'on fait des réparations générales ou lorsqu'on enlève les tubes. Les cartes de devis doivent être envoyées dans le cours d'un mois après que l'examen a été fait, et tous les examens doivent être complétés et les cartes de devis doivent être produites avant   , les tubes devant être enlevés, si cela est nécessaire, afin de permettre que l'examen soit fait avant cette date.

(*b*) *Certificats d'inspection.*—Pas moins d'une fois en trois mois, et moins de dix jours après chaque inspection, un certificat d'inspection, formule n° 1, sera produit au bureau du chef du mouvement, à Ottawa, pour chaque chaudière de locomotive en usage au service d'une compagnie de chemin de fer, et une copie sera produite au bureau du fonctionnaire chargé de la surveillance de la locomotive. Une copie sera aussi placée dans un cadre vitré et bien en vue dans l'abri de la locomotive avant que la chaudière inspectée ne prenne service. Chaque certificat établira le numéro et l'état de la chaudière inspectée, la date de l'inspection, et les autres détails requis, et chaque certificat sera vérifié par l'inspecteur.

(*c*) *Rapports des lavages.*—L'inspecteur examinera le compte rendu des lavages de chaudières produit au bureau de la compagnie au moins une fois tous les trois mois; et s'il est satisfait de son exactitude, il fera une entrée des dates de chaque lavage fait pendant les trois mois précédents sur le certificat d'inspection, formule n° 1. Au cas où le procès-verbal n'est pas satisfaisant, l'inspecteur en fera la remarque sur le certificat.

XIII.

L'ingénieur-mécanicien en chef de chaque compagnie de chemin de fer verra à ce que chaque inspecteur de chaudières de locomotive sous sa surveillance soit cons-

tamment muni d'une copie de ces règlements. On pourra se procurer des copies de ces règlements en s'adressant au secrétaire de la Commission des chemins de fer du Canada, Ottawa.

CIRCULAIRE N° 58.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 23 décembre 1910.

Dossier 6713. Cause 2846 Aiguillage général des lignes de chemins de fer—Ordonnance n° 4988.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli une copie du mémoire du sous-commissaire en chef, en date du 26 novembre 1910, approuvé par le commissaire en chef et les commissaires Mills et McLean.

En vue du fait que les tarifs de plusieurs des compagnies de chemins de fer ne sont pas conformes à l'ordonnance concernant l'aiguillage général des lignes de chemins de fer, n° 4988, il est ordonné par la Commission que l'on fasse disparaître les dérogations à l'ordonnance n° 4988, et que de nouveaux tarifs soient publiés et produits sans délai.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

Ordonnance 4988. Dossier 6713. Cause 2846—Aiguillage.

MÉMOIRE DU SOUS-COMMISSAIRE EN CHEF.

Dans une requête, en date du 4 mars 1910, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la *Montreal Terminal Railway Company* demandent à la Commission une ordonnance interprétant les dispositions de l'ordonnance de la Commission n° 4988, connue sous le nom d'Ordonnance concernant l'aiguillage général des lignes de chemins de fer, en date du 8 juillet 1908.

L'avocat des réquérants, et les représentants du *Board of Trade*, de Montréal, et de l'Association des Manufacturiers canadiens, ont été entendus aux séances de la division du trafic à Ottawa, le 22 juin dernier.

Le but d'une ordonnance concernant l'aiguillage général est d'établir l'uniformité du tarif pour l'exécution d'un service d'aiguillage sur tous les chemins de fer sous la juridiction de la Commission, indépendamment de l'étendue du mouvement (pourvu que ce soit en deçà de la limite fixée par l'ordonnance), ou du temps ou du travail requis pour l'exécution de cet aiguillage général. Cette ordonnance permet au public expéditeur et aux compagnies de chemins de fer de savoir exactement ce que l'on entend par service de l'aiguillage général, ce que doit recevoir la compagnie qui donne ce service, et combien l'expéditeur ou le consignataire doit payer pour se service. A certains endroits, à cause des conditions locales, les dispositions de l'ordonnance ne sont pas aussi avantageuses aux compagnies de chemins de fer qu'elles le sont en d'autres endroits, et dans certains cas il se peut que, pour gagner le taux exigé, une com pagnie ait plus à faire qu'un autre; mais jusqu'à un certain point, de semblables conditions peuvent être inévitables dans le cas d'une ordonnance générale s'appliquant partout, et il y a, dans l'observation de l'ordonnance, une certaine dose de réciprocité qui devrait contribuer à égaliser les choses entre les chemins de fer.

Mais en rendant cette ordonnance la Commission avait surtout l'intention de favoriser le public en établissant un taux et des conditions de service uniformes pour l'aiguillage général. C'est ce que feu le commissaire en chef a bien défini dans son jugement de la cause d'aiguillage général de London. Voici ce qu'il dit:

"Avec le progrès de l'invention, de nouvelles entreprises surgissent constamment qui supplantent les anciennes institutions ou leur font un tort sensible, occasionnent la ruine de ceux qui y ont des intérêts. Non seulement les chemins de fer ont, de cette façon, affecté directement les anciens modes de transport, mais ils ont contribué aussi à l'expansion de quelques localités ou entreprises particulières aux dépens d'autres. Il n'est jamais entré dans l'esprit des législateurs d'accorder une compensation pour les pertes encourues de ce chef. Lorsque la législature a autorisé la construction de nouvelles lignes de chemins de fer en concurrence avec celles qui existaient auparavant, elle ne l'a pas fait dans le but de favoriser les promoteurs des nouvelles lignes ou de faire du tort à ceux qui ont des capitaux engagés dans les vieilles lignes, mais seulement pour le bien du public."

"Les dispositions de la loi des chemins de fer ordonnant aux compagnies de chemins de fer de faire échange de trafic aux points de raccordement, ont été insérées non afin de favoriser une compagnie de chemin de fer au préjudice d'une autre, mais seulement dans l'intérêt du public. La loi ne peut reconnaître qu'une compagnie dont la clientèle aura été ainsi affectée ait droit à un dédommagement par une autre compagnie. A mon avis, la répartition, entre les compagnies de chemins de fer, des taux communs pour le trafic ainsi échangé, devrait se faire en vertu du principe qui consiste à donner une compensation raisonnable pour les services rendus et les facilités fournies par les compagnies respectives au point du trafic particulier ainsi échangé, et non se baser sur l'importance des affaires d'une compagnie ou de l'autre à certains points particuliers, ou sur les avantages particuliers que chaque compagnie serait en état de donner à l'autre à cet endroit, ou sur la comparaison de la perte que l'une est suceptible d'encourir avec le gain que pourrait faire l'autre en lui fournissant les facilités requises par la loi."

D'après ce que j'ai dit et cité, je crois qu'il est on ne peut plus clair qu'une ordonnance comme celle que nous avons devant nous, qui s'applique à presque tous les points d'échange de trafic et à toutes lignes sous notre juridiction, doive contenir des dispositions arbitraires, lesquelles peuvent paraître plus faciles à mettre en opération en certains endroits qu'en d'autres, mais qui, néanmoins, doivent être observées de la même manière à tous les points.

Le point saillant de l'ordonnance sur lequel les pétitionnaires se sont surtout appuyés est la disposition qui la rend applicable à tout mouvement d'aiguillage ne dépassant pas quatre milles du point d'échange le plus rapproché. Comme le dit la requête, on demande à la Commission "de préciser si le terme 'aiguillage général', tel qu'employé dans l'ordonnance, comprend le mouvement du trafic d'un point extérieur à un point en deçà d'une tête de ligne, impliquant le transport des marchandises d'un point de raccordement qui est une station, à une tête de ligne en deçà d'une distance de quatre milles"; en d'autres termes, de dire que ce qu'ils entendent par un rayon d'aiguillage général de quatre milles dans un endroit peut être réduit à un rayon d'un mille ou deux milles dans un autre. Cela aurait pour effet de détruire les principes d'égalité de l'ordonnance, et il y aurait ainsi danger d'accorder une préférence indue à une localité au préjudice d'une autre. Les termes de l'ordonnance sont bien clairs et nets; elle dit quatre milles du point d'échange le plus rapproché, et je ne peux voir comment la Commission ait jamais eu l'intention de faire quelque restriction dans cette disposition relative aux quatre milles, et je ne crois pas qui'l serait sage pour la Commission de le faire maintenant.

Evidemment, quelques-unes des compagnies que vise l'ordonnance ne se sont pas conformées à ses dispositions, mais ont perçu des taux plus élevés que ceux auxquels elles avaient droit. Le moyen d'obtenir justice en pareilles circonstances est de s'adresser aux tribunaux. Le sens véritable de l'ordonnance, pour ce qui concerne la limite de quatre milles, a été clairement défini dans la circulaire n° 45, émise par ordre de la Commission le 21 janvier dernier. Cette circulaire dit:—

"Le maximum de la distance de l'aiguillage commun n'est pas spécifié, et, tel qu'énoncé, signifie "toute distance n'excédant pas quatre milles............ du point le plus rapproché de l'échange", sans tenir compte du point d'échange commun, ou des limites de la cour de la station ou de toute autre limite et borne."

Tel étant le sens de l'ordonnance, et les compagnies de chemins de fer ayant été avisées de cette signification, il n'y a rien à interpréter et la présente demande devrait être refusée.

L'autre point saillant de la requête porte sur la clause 10 de l'ordonnance, dont le but était de protéger les compagnies de chemins de fer aux points d'échange contre toute mauvaise interprétation possible de la part des expéditeurs, qui pourraient réclamer substitution du taux d'aiguillage général pour le taux du tarif local sur un mouvement purement local d'une compagnie. Je ne saurais voir comment une compagnie peut voir en cette clause un autre sens que celui de sa véritable signification, c'est-à-dire que le taux d'aiguillage général de la compagnie qui fait le service de tête de ligne ne remplace ni ne modifie un tarif de fret local publié par cette compagnie pour s'appliquer à son trafic de marchandises local ou ordinaire entre deux de ses propres stations.

Afin de régler une question qui a été soulevée à l'audience, j'ajouterai que ce n'est pas l'intention de la Commission d'appliquer l'ordonnance, ni est-elle applicable, aux charges prises à un point quelconque sur une ligne et en destination d'un point sur une autre ligne dans le même district d'aiguillage, ou dans des districts d'aiguillage adjacents soumis à des tarifs d'aiguillage entre les deux points de l'échange.

(Signé) D'ARCY SCOTT.

26 novembre 1910.

Je partage cette opinion,

(Signé) J. MILLS.
(Signé) S J. MCLEAN.

Etant données les opinions des autres membres de la Commission et celle du chef du trafic, j'approuve la manière dont cette question a été réglée.

(Signé) J. P. MABEE.

8 décembre 1910.

CIRCULAIRE N° 59.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 15 février 1910.

Re *le trafic local d'un port à l'autre.*

CHER MONSIEUR,—L'intention du Parlement était probablement que les marchandises dont on fait le commerce entre les ports du Canada, transportées entièrement par des navires spécifiés dans l'article 7 et formant une catégorie distincte des marchandises en transit transportées par le navire sur une distance considérée comme partie d'une route continue par terre et par eau, devraient être sujettes aux articles

de la loi des chemins de fer qui se rapportent au tarif. S'il en est ainsi, ce transport de marchandises et de voyageurs devra nécessairement être soumis aux tarifs réglementaires; et comme le trafic dont il s'agit n'est soumis aux dispositions de la loi relative aux péages qu'en "autant qu'elles sont applicables", il ne semble pas nécessaire que ces tarifs spécifient les taux maximums devant être payés pour toutes les distances, ou que ces distances soient désignées par blocs ou groupes.

Ce qui semble nécessaire, c'est de produire la liste des prix maximums réglementaires pour le transport des marchandises et des voyageurs d'un port à l'autre seulement, la distance en milles statutaires devant également figurer dans ce tableau.

Si votre compagnie ne partage pas les vues ci-dessus exprimées, la Commission, sur demande, sera heureuse de fixer une date pour entendre les arguments de vos avocats.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

AMENDEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 59.

28 mars 1911.

Re *trafic local d'un port à l'autre.*

CHER MONSIEUR,—Relativement à la circulaire n° 59 émise par la Commission, en date du 15 février 1911, *re* trafic local d'un port à l'autre.

Je suis chargé de vous annoncer que la Commission a pris ce sujet en délibération et qu'elle a décidé qu'en vue des obstacles que rencontreront les compagnies faisant le trafic d'un port à l'autre en concurrence avec le petit cabotage qui ne tombe pas sous le coup de la loi, elle est d'avis que les besoins du moment n'exigent pas l'application de l'article 7 de la loi des chemins de fer.

Votre dévoué,

(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 60.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 7 mars 1911.

Re *rapports sur les accidents aux croisements de chemins de fer, article 292 de la loi des chemins de fer.*

Je suis chargé de vous dire que la Commission des chemins de fer du Canada désire que, à partir du 1er avril 1911, les compagnies de chemins de fer fournissent, en faisant rapport sur les accidents aux croisements de chemins de fer, les renseignements additionnels suivants, savoir: le temps et la date auxquels des ordres ou des instructions ont été donnés par la compagnie, conformément à l'article 13, chapitre 38, 8-9 Edouard VII, et ses amendements, défendant aux trains ou wagons d'aller à une vitesse de plus de dix milles à l'heure en passant sur les dits croisements.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 61.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 24 février 1911.

Dossier 16749. Re *formules de contrats en usage par les compagnies de chemins de fer relativement à leur service de transport des marchandises et des voyageurs.*

Je suis chargé de demander à votre compagnie qu'elle produise sans délai devant la Commission des copies de toutes les formules de contrats dont vous vous servez relativement à votre service de transport des marchandises et des voyageurs.

Je suis également chargé de vous demander qu'en produisant ces formules, vous les numérotiez, et que vous y attachiez un bordereau des dites formules (séparément pour les marchandises et les voyageurs), les désignant par leur numéro, ainsi que par le nom et la description de chacune d'elles.

La Commission remarque que, dans l'ensemble, un grand nombre de ces formules lui ont été soumises en 1904-05, et sont en liasses dans le département du trafic de la Commission; mais, comme certaines d'entre elles peuvent être tombées en désuétude, tandis que d'autres peuvent avoir été modifiées, la Commission désire obtenir des liasses nouvelles complètes.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 62.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 9 mars 1911.

Règlements pour l'exploitation des chemins de fer électriques.

Le chef de la division de l'exploitation de la Commission a été appelé récemment à faire un rapport sur les règlements soumis par plusieurs lignes de chemins de fer électriques au Canada pour l'exploitation de leurs chemins de fer respectifs, et y trouve des divergences notables.

Je suis par conséquent chargé de demander que tous les chemins de fer électriques sous la juridiction de la Commission nomment un comité conjoint pour s'occuper de la compilation de règlements appropriés à l'exploitation de chemins de fer électriques, à voie simple et à voie double. Ce code, une fois compilé, sera soumis à l'approbation de la Commission, ou, si le comité nommé par les divers chemins de fer le désire, des représentants de la Commission rencontreront ce comité à une date et dans un endroit à être fixés par la Commission, et l'aideront à compiler un code.

La Commission désire être mise au courant du personnel du comité, et savoir quand il espère être en état de soumettre le code uniforme ci-dessus suggéré.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 63.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 16 mars 1911.

Dossier n° 1750, partie 3. Epreuves de la vue et de l'ouïe pour les employés de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Conformément aux articles 5 et 6 de l'ordonnance n° 12225, en date du 9 novembre 1910, les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission sont requises de faire subir à ceux de leurs employés qui s'occupent du mouvement des trains une épreuve satisfaisante de la vue et de l'ouïe par une personne à ce compétente.

A cause des modes divers qu'emploient les chemins de fer pour faire ces épreuves, la Commission recommande qu'une conférence soit tenue entre les divers chemins de fer soumis à sa juridiction, et qu'un Code uniforme de règlements soit rédigé concernant les épreuves de l'ouïe et de la vue des employés de qui cette épreuve est requise; ces règlements uniformes devront être produits à la Commission pour être approuvés dans les 90 jours de la date de cette circulaire.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

AMENDEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 63.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 21 septembre 1911.

CHER MONSIEUR,—A une séance qui sera tenue à Ottawa, le mardi 3 octobre, et commençant à 10 heures de l'avant-midi, la Commission s'occupera de la question d'un code uniforme de règlements concernant les épreuves de l'ouïe et de la vue des employés de chemins de fer dont on exige ces épreuves.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 64.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 3 avril 1911.

Croisements de grandes routes et de chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous aviser que dorénavant, lorsqu'une compagnie demandera à la Commission d'approuver son projet de ligne, en vertu de l'article 159, ou d'approuver un changement de ligne en vertu de l'article 167, de la loi des chemins de fer, la Commission ne pourra approuver tel projet ou changement que lorsque demande lui aura été faite d'approuver tous les croisements de grande route et de chemins de fer affectés par ce projet de ligne ou ce changement.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

AMENDEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 64.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 5 juin 1911.

Croisements de grande route et de chemins.

CHER MONSIEUR,—Les exigences de la circulaire n° 64, en date du 3 avril 1911, concernant la production des requêtes relatives aux croisements de grandes routes et de chemins de fer avant l'approbation des projets de ligne ou des changements, en vertu des articles 169 et 167, ont été modifiées en ce sens qu'il y a exemption pour les réserves de chemin non ouvertes, mais les requérants sont tenus de produire une déclaration attestant que les voies publiques indiquées dans leurs requêtes comprennent tous les chemins ouverts ou en usage.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 65.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 15 mai 1911.

Dossiers 10170, 10170-1 et 10170-2, longueur des sections pour chaque équipe de cantonniers.

CHER MONSIEUR,—Aux séances de la division de l'exploitation de la Commission qui seront tenues à ses bureaux, 66 rue Queen, Ottawa, Ontario, le mardi 6 juin prochain, commençant à dix heures de l'avant-midi, la Commission discutera la question de déterminer la longueur des sections de chemins de fer sur lesquelles doivent travailler les équipes de cantonniers et le nombre minimum d'hommes dont doivent se composer ces équipes.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 66.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 8 juin 1911.

Dossier 4966, cendriers à bascule sur les locomotives.

CHER MONSIEUR,—Vous êtes par la présente requis de déposer devant la Commission, en dedans de soixante jours de la date de cette circulaire, un relevé indiquant le numéro, le poids et la catégorie de chaque locomotive en usage sur votre ligne, et de spécifier si ces locomotives sont munies de cendriers à bascule, afin d'épargner aux hommes la nécessité d'aller en dessous de la locomotive.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 67.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Dossier 9524—Chasse-neige munis d'un accouplement automatique.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous demander de me faire parvenir, en dedans des prochains 60 jours, un relevé indiquant le nombre des chasse-neige que possède votre compagnie qui sont munis d'un accouplement automatique, et le nombre de ceux qui n'en sont pas munis ou qui ont l'ancienne barre d'attelage.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 68.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 25 septembre 1911.

Signaux automatiques et enclenchement.

CHER MONSIEUR,—Un comité composé de l'ingénieur en chef, du chef de la division de l'exploitation, et de l'ingénieur-électricien de la Commission, s'est réuni dernièrement pour discuter la question des signaux automatiques et de l'enclenchement, et je suis chargé de vous demander si vous désirez déléguer des comités particuliers pour discuter cette question avec la Commission, ou si les différentes compagnies de chemins de fer formeront un comité conjoint pour conférer avec le comité des officiers de la Commission.

Vu que la Commission désire étudier cette question le plus tôt possible, je vous demanderais une réponse sans délai.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

SUPPLEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 68.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 27 novembre 1911.

Signaux automatiques et enclenchement.

CHER MONSIEUR,—Le comité nommé par la Commission au sujet des signaux automatiques et de l'enclenchement a décidé de tenir sa première réunion immédiatement après l'assemblée régulière de la Commission, le 5 décembre, au bureau, édifice de la gare centrale, Ottawa, Ont., dans le but de discuter les questions pour l'étude desquelles le comité a été constitué. Vous êtes prié d'y assister ou de vous y faire représenter.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 70.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Re *Ponts tournants.*

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous demander de produire, en dedans de trente jours de la date de cette circulaire, une liste indiquant l'emplacement de tous les ponts tournants sur votre ligne de chemin de fer, ainsi que le genre de protection qu'il y a à ces ponts tournants.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 69.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 2 novembre 1911.

Dossier 4214-200, limites de livraison par les messageries aux endroits situés à l'est de Port-Arthur, Ont.

CHER MONSIEUR,—L'ordonnance de la Commission n° 13357 fixait la limite de collection ou de livraison par les messageries, dans les cités, villes et villages, aux frontières municipales, mais c'est là simplement une mesure provisoire, et les compagnies avaient encore la faculté de demander à la Commission d'établir des zones de collection ou de livraison raisonnables dans les cités, villes et villages (s'il y en a) où, pour des raisons particulières, il serait absurde d'exiger des services de collection ou de livraison couvrant l'entière superficie de ces localités. Des demandes ont été reçues au sujet de ces limites à plusieurs endroits, et en certains cas la question fut réglée au moyen de conférences entre les autorités municipales et les compagnies de messageries, ou à défaut de pareille entente, a été réglée par la Commission. Les compagnies de messageries intéressées discuteront avec vous la question des limites de la collection et de la livraison, et si vous ne pouvez vous entendre avec le représentant ou les représentants de la compagnie ou des compagnies de messageries sur ce que doivent être des limites raisonnables, la question sera alors soumise à un officier de la Commission.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 71.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 11 novembre 1911.

Dossier 18596.

CHER MONSIEUR,—Aux séances de la Commission à être tenues à Ottawa, le mardi, 21 novembre, la Commission exigera des compagnies de chemins de fer qu'elles présentent leurs objections à un règlement à l'effet qu'en transférant à un second voiturier des marchandises soumises à un tarif commun et dont le transport est payable à

destination, elles devraient indiquer à ce voiturier comment elle répartissent leurs frais; le second voiturier, ou celui faisant la livraison, devra également fournir le même renseignement sur sa feuille d'avis au consignataire.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

AMENDEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 71.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 14 novembre 1911.
Dossier 18596.

CHER MONSIEUR,—Relativement à la circulaire n° 71 du 21 novembre, vous avisant que le mardi, 21 novembre, aux séances à être tenues à Ottawa, la Commisison demanderait aux compagnies de chemins de fer de présenter leurs objections à l'établissement d'un règlement les obligeant, lorsqu'elles transfèrent à un second voiturier des marchandises soumises à un tarif conjoint et dont le transport est payable à destination, à fournir à ce voiturier la répartition de leur frais, etc.

La Commisison a décidé de remettre l'audience relative à cette question jusqu'aux séances de la division du trafic à être tenues à Ottawa, le mardi 19 décembre 1911.

Votre tout dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 72.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 24 novembre 1911.

Wagons en disponibilité.

CHER MONSIEUR,—Aux séances de la division de l'exploitation de la Commission, à êtretenues à Ottawa, mardi le 5 décembre, la Commission étudiera la question d'obliger toutes les compagnies de chemins de fer sous sa juridiction à fournir à toutes les stations un livre d'ordre des wagons dans lequel on tiendra un registre indiquant tous les détails concernant les wagons commandés et distribués; ainsi que l'opportunité d'exiger des expéditeurs ou de leurs agents qu'ils fassent personnellement leurs demandes de wagons par la poste ou par dépêche, donnant à l'agent de la station d'où doit se faire l'expédition les détails sur les wagons demandés.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 73.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 20 décembre 1911.

Filets protecteurs et couvre-roues.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de demander à tous les chemins de fer électriques sous la juridiction de la Commission, de produire en dedans de soixante jours de la date de cette circulaire, des plans indiquant le système de filets protecteurs et de couvre-roues en usage sur leur réseau.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 74.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 20 décembre 1911.

Dossier 1750, partie 5, re *chasse-neige.*

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous annoncer qu'aux séances de la division de l'exploitation de la Commission, à être tenues le premier mardi de février 1912, on demandera à toutes les compagnies de chemins de fer sous sa juridiction de présenter leurs objections à un règlement à l'effet d'outiller les chasse-neige sur lesquels les employés sont tenus de voyager pour le fonctionnement de ces chasse-neige, comme suit:

1. Une communication directe entre la charrue et le sifflet à vapeur de la locomotive, de sorte que l'homme chargé de la charrue puisse donner les coups de sifflet nécessaires pour les croisements de voie, les stations, etc.

2. Qu'elles munissent également chaque charrue, tel qu'énoncé plus haut, d'un manomètre à air et d'une soupape de contrôle d'air, ainsi que de passages d'air convenables entre le chasse-neige et la locomotive afin d'assurer à l'employé en charge le contrôle du frein à air comprimé qu'il peut appliquer dans tous les cas d'urgence.

3. Que les charrues chasse-neige qui fonctionnent à la façon des charrues poussées, n'ayant pas de vigie et n'ayant pas d'hommes pour les manœuvrer, seront munies de passages d'air entre les charrues et la locomotive, afin que dans un accident où le chasse-neige déraillerait et les passages d'air se briseraient, le frein à air puisse s'appliquer immédiatement.

4. Que toutes les charrues chasse-neige soient munies d'appareils d'accouplement automatique.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 75.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 28 décembre 1911.

Dossier 4966. Cendriers à bascule et autres appareils sur les locomotives.

Aux séances de la division de l'exploitation de la Commission à être tenues à Ottawa, le 6 février 1912, commençant à 10 heures de l'avant-midi, la Commission étudiera la question d'obliger toutes les compagnies de chemins de fer sous sa juridiction, à munir leurs locomotives de cendriers à bascule, ou d'autres appareils, afin d'éviter aux mécaniciens et autres la nécessité de se glisser dessous le foyer pour en faire le nettoyage.

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 76.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Dossier 16513. Inspection et épreuve des chaudières de locomotives et des accessoires.

Je suis chargé par la Commission de vous dire que sur les locomotives de construction américaine faisant le service international entre les Etats-Unis et le Canada, il ne sera pas nécessaire d'afficher dans la cabine de ces locomotives le certificat requis par la clause 47 de l'ordonnance de la Commission n° 14115, en date du 14 juillet 1911, pourvu que le certificat requis par la Commission du Commerce entre Etats ou la Commission du Service public de New-York soit affiché dans les cabines de ces locomotives.

Je suis également chargé de vous dire qu'en autant qu'il s'agit des locomotives de construction américaine faisant ce service international, la formule employée pour faire rapport à la Commission du Commerce entre Etats ou à la Commission du Service public de New-York de l'inspection des locomotives, peut servir aux rapports à faire à la Commission des chemins de fer du Canada, tel que requis par la clause 46 de la dite ordonnance n° 14115.

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 77.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 17 janvier 1912.

Dossier 7179. Re *horaires.*

Par lettre circulaire en date du 31 mars 1908, la Commission ordonnait aux compagnies de chemins de fer sous sa juridiction d'envoyer et de continuer à envoyer au chef de la division du trafic de la Commission, leurs horaires courants imprimés pour l'usage du public.

L'ordonnance n° 5954, en date du 21 décembre 1908, exigeait des compagnies de chemins de fer qu'elles produisent devant la Commission, et tiennent constamment à la disposition du public, des tableaux des distances entre leurs stations, tel que prescrit par l'article 339 de la loi des chemins de fer.

Vu que la majorité des compagnies n'ont pas tenu compte de cette première requête, la Commission en conclut que l'ordonnance a été faussement interprétée comme remplaçant la circulaire. Il est maintenant ordonné aux compagnies de produire devant le chef de la division du trafic leurs horaires courants, et de voir à ce qu'il reçoive ceux qui seront publiés plus tard, en inscrivant son nom sur leurs feuilles d'expéditions.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 78.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 18 janvier 1912.

Dossier 9000, cause 4294. De l'équipement des fourgons à marchandises avec des leviers d'accouplage et des vigies ou cambuses avec un manomètre à air ou des soupapes de contrôle d'air. Ordonnance n° 8145 en date du 14 septembre 1909.

Vous êtes par la présente avisé qu'à ses réunions de la division de l'exploitation, à Ottawa, mardi le 6 février 1912, la Commission étudiera l'amendement de la dite ordonnance n° 8145 comme suit:

ET IL EST DE PLUS ORDONNE que chaque compagnie de chemin de fer ne devra pas faire circuler un train qui n'est pas muni d'un raccordement de frein à air entre le fourgon du conducteur, ou le fourgon du queue du train, et le mécanicien de la locomotive. Là où on manie les wagons dans des trains qui ne sont pas pourvus de freins à air mais simplement de tuyaux à air droits, on ne devra jamais placer ensemble deux wagons de ce genre dans aucune partie du train.

"ET NOUS STIPULONS, en outre, que toute telle compagnie de chemin de fer sera passible d'une amende n'excédant pas vingt-cinq piastres pour chaque infraction à ce règlement d'ici à la date de sa mise en vigueur et après.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 79.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 12 février 1912.

Dossier 17171. Filets protecteurs et couvre-roues dans l'équipement des chemins de fer électriques.

Je suis chargé par la Commission de vous avertir qu'à la séance qui doit avoir lieu à Ottawa, mardi le 5 mars 1912, à dix heures du matin, la Commission étudiera la question d'exiger que toutes les compagnies de chemins de fer électriques sujettes à sa juridiction pourvoient leurs tramways de filets protecteurs automatiques et de couvre-roues.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

SUPPLEMENT N° 1 A LA CIRCULAIRE N° 79.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 27 février 1912.

Dossier 18973. Filets protecteurs et couvre-roues dans l'équipement des chemins de fer électriques.

Il s'agit de ma circulaire du 12 février, dernier donnant avis qu'à la séance qui doit avoir lieu à Ottawa mardi, le 5 mars 1912, la Commission étudierait la question d'exiger que toutes les compagnies de chemins de fer électriques sujettes à sa juridiction pourvoient leurs tramways de filets protecteurs automatiques et de couvre-roues.

J'ai maintenant instruction de déclarer que cette question a été enlevée de l'ordre du jour et que la circulaire n° 79 est, par la présente, annulée.

Je suis aussi chargé de demander à toutes les compagnies de chemins de fer électriques soumises à la juridiction de la Commission, de produire des plans sur papier bleu, de tous les filets protecteurs, chasse-pierres, etc., en usage sur leurs tramways électriques ou leurs voitures automobiles.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 80.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 12 février 1912.

Concernant l'article 333 de la Loi des chemins de fer.

La présente vous avertit qu'à la séance de la Commission qui doit avoir lieu à Ottawa, édifice de la gare centrale, mardi le 16 avril prochain, les compagnies de chemins de fer sous l'autorité législative du Parlement du Canada seront requises d'expliquer pourquoi il ne devrait pas être rendu d'ordonnance pour exiger la publication et l'envoi à la Commission de tarifs communs pour les distances comprises entre les endroits du Canada desservis par des lignes différentes (là où de tels projets de tarifs n'ont pas encore été publiés ou transmis), les tarifs devant être moins élevés que la somme des taux locaux des diverses compagnies jusqu'à et à partir du point ou des points de raccordement. Les compagnies seront aussi requises d'exprimer leurs vues sur la proportion dans laquelle les taux locaux pourraient être réduits pour le trafic commun.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 81.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 12 février 1912.

Dossiers 9079 et 18767, éclairage des aiguilles des voies principales.

Je suis chargé par la Commission d'attirer l'attention des compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction sur le fait que sur un certain nombre de lignes où les trains circulent la nuit, les lanternes d'aiguilles des voies principales ne sont pas éclai-

rées. Je dois aussi rappeler que les règlements exigent l'emploi de signaux de nuit depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, et que quand le temps ou d'autres causes obscurcissent les signaux de jour, on doit ajouter les signaux de nuit.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 82.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 16 février 1912.

Dossier 18755. Taux de fret dans l'ouest du Canada.

Au sujet de l'avis de la Commission, publié le 9 février 1912, annonçant qu'aux séances que la Commission doit tenir à Calgary le 14 mars, à Edmonton le 18 mars, à Régina le 22 mars, et à Winnipeg le 25 mars, la question des taux pour le transport du fret sur les lignes de chemins de fer exploitées au Canada à l'ouest de Port-Arthur, Ont., serait étudiée.

J'ai maintenant instruction de vous avertir que cet avis est annulé et que la Commission n'étudiera pas cette question aux séances indiquées.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 83.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 23 février 1912.

Dossier 1750-17. Programmes d'examens pour employés de chemins de fer.

La Commission me donne instruction d'attirer l'attention de votre compagnie sur le fait qu'elle ne s'est pas conformée au paragraphe E de l'article 6 de l'ordonnance de la Commission, n° 12225, en date du 9 novembre 1910, qui se lit comme suit:—

"Les compagnies de chemins de fer devront (dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront la date de cette ordonnance) transmettre à la Commission une copie de chaque programme devant servir aux examens qu'il est par les présentes requis de faire subir aux employés de ces compagnies."

Votre compagnie est, par conséquent, avertie de se conformer aux stipulations du dit paragraphe E et de transmettre immédiatement à la Commission une copie des programmes d'examens mentionnés.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 84.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 27 février 1912.

Dossier 16954, re *tarifs urbains dans l'est.*

Par la présente, nous vous avertissons qu'aux séances sur les questions de taux que la Commission tiendra à Ottawa, mardi le 16 avril, à ses bureaux, édifices de la Gare Centrale, et qui commenceront à dix heures du matin, les compagnies de che-

mins de fer sujettes à la juridiction de la Commisison devront expliquer pourquoi les différences qui existent entre diverses localités au sujet des "tarifs urbains" ne devraient pas être supprimées, autant que possible, par l'application plus large d'un même tarif.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 85.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 5 mars 1912.

Annulant toutes les circulaires précédemment publiées.

Dossier 6623, rapports relatifs aux équipements.

En vertu du supplément n° 2 de la circulaire n° 13a, en date du 18 septembre 1908, *re* rapports concernant les équipements, toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission sont par la présente requise de se conformer aux exigences de la dite circulaire 13a sans délai, et tous les rapports semi-annuels et mensuels doivent être envoyés directement à M. A. J. Nixon, chef de la division de l'exploitation.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 86.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 8 mars 1912.

Dossier 10041-2, enquête générale sur les taux télégraphiques.

Il s'agit de mon avis formel du 14 février, déclarant que la Commission ferait une enquête générale sur les tarifs des agences télégraphiques et arrêterait des formules convenables pour l'usage des agences télégraphiques, à la séance qui devait avoir lieu à Winnipeg le 25 mars.

J'ai maintenant l'honneur de vous informer que cette question ne sera pas étudiée à Winnipeg le jour indiqué, et que mon avis est, par la présente, retiré.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 87.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 14 mai 1912.

Re *Embargo.*

La Commission désire que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction expliquent, à la séance relative au trafic, que la Commission tiendra à Ottawa le 18 juin 1912, pourquoi il ne devrait pas être rendu d'ordonnance pour défen-

dre à toute compagnie de chemin de fer de mettre l'embargo sur aucun article pour plus de quatre jours sans d'abord avertir la Commission, au moins dix jours d'avance, de son intention de mettre l'embargo, et les raisons de cet embargo.

Par ordre,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 88.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, le 29 mai 1912.

Dossier 16513, 3e Partie, les Locomotives dans le service international.

Afin que les exigences de la Commission du Commerce entre Etats ne diffèrent pas de celles de la Commission des chemins de fer du Canada concernant le maniement et le soin des chaudières de locomotives, il est décidé que les stipulations de cette dernière concernant les locomotives des Etats-Unis placées dans le service international seront les suivantes:—

1. La disposition d'une locomotive devra permettre qu'on lui applique les règlements approuvés par la Commisison des chemins de fer du Canada relatifs à l'inspection des chaudières.

2. Une copie de la formule n° 1 ou de la formule n° 2, tel que requise par les règlements de la Commission du Commerce entre Etats, devra être placée sous vitre, dans l'abri de la locomotive, après avoir été remplie comme il faut.

3. Pas moins qu'une fois par mois, et en dedans de dix jours après chaque inspection, un rapport rédigé sur la formule d'inspection n° 1, devra être transmis au chef de la division de l'exploitation, Commission des chemins de fer du Canada.

4. Une carte de devis, tel qu'exigé par les règlements de la Commission du Commerce entre Etats, devra être envoyée au chef de la division de l'exploitation, Commission des chemins de fer du Canada.

5. Quand une locomotive sera retirée du service au Canada, une carte d'avis devra être envoyée au chef de la division de l'exploitation, Commission des chemins de fer du Canada. Cet avis n'exemptera pas la compagnie de chemin de fer de faire les inspections, etc., ni de transmettre ses rapports concernant la période pendant laquelle cette locomotive aura circulé au Canada.

6. Les rapports mensuels et annuels transmis au chef de la division de l'exploitation, Commission des chemins de fer du Canada, devront être faits sur les formules requises par les règlements relatifs à l'inspection des chaudières des locomotives aux Etats-Unis, ou sur les formules adoptées par la Commission des chemins de fer au Canada.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 89.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 11 juin 1912.

Dossier 18855, service des wagons chauffés.

J'ai instruction de vous informer qu'à la séance que la Commission tiendra à Ottawa, mardi le 2 juillet, et qui commencera à dix heures du matin, les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission seront requises de démontrer pourquoi il ne devrait pas être rendu d'ordonnance exigeant que les compagnies de chemins de fer chauffent leurs wagons.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 90.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 11 juin 1912.

Vous êtes par les présentes requis de préparer et de transmettre à la Commission, dans les soixante jours qui suivront la réception de cette circulaire, un état indiquant le nombre des wagons à voyageurs en usage sur votre réseau qui sont chauffés au moyen de poêles, et le service auquel ils sont attachés.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 91.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 20 juin 1912.

Dossier 19837, service des wagons chauffés.

On attire l'attention de la Commission sur le fait que les mécaniciens de locomotives ne se conforment pas toujours à l'article 274 de la Loi des chemins de fer, que nous citons ici:

> *Section 274.*—"Lorsqu'un train s'approche d'une traverse de grand chemin à niveau de rail, la sirène de la locomotive doit se faire entendre au moins à quatre-vingts perches avant que le train n'arrive à la dite traversée, et la cloche doit sonner continuellement depuis le coup de sifflet jusqu'à ce que la locomotive ait traversé le dit grand chemin.
>
> (2) Cette section ne s'applique pas aux trains qui approchent les dites cités ou villes ou des règlements en vigueur défendent les dites alarmes de la sirène et de la cloche."

Le fait de ne pas se conformer à l'article ci-dessus mentionné de la loi est un délit grave, et à moins que des mesures ne soient prises par votre compagnie pour assurer l'exécution de la loi, la Commission sera forcée d'agir suivant l'article 391 de la loi, qui se lit comme suit:

Article 391.—" La compagnie encourra une pénalité de huit piastres si, lorsqu'un train de la compagnie approche une traverse de grand chemin à niveau de rail,—

(*a*) la sirène de la locomotive ne siffle pas au moins à quatre-vingts perches avant que le train n'arrive à la dite traverse; ou si

(*b*) on ne sonne pas continuellement la cloche depuis le coup de sifflet jusqu'à ce que la locomotive ait traversé le grand chemin.

(2) La compagnie sera aussi responsable de tout dommage causé à n'importe qui par suite de l'omission ou de la négligence de faire entendre la sirène ou la cloche.

(3) Cet article ne s'applique pas aux trains qui s'approchent des dites traverses dans les limites des cités ou villes où des règlements en vigueur défendent les dites alarmes de la sirène et de la cloche."

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 92.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 2 octobbre 1912.

Dossier 20350. Re *wagons automobiles.*

J'ai instruction de vous demander de me dire dans les trente (30) jours qui suivront la date de cette circulaire, combien de wagons automobiles votre compagnie emploie, indiquant le parcours et la vitesse de chacun.

Votre dévoué,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

CIRCULAIRE N° 93.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

OTTAWA, 16 octobre 1912.

Dossier 429.1, re *Travaux de ponts.*

J'ai instruction de vous informer que chaque fois qu'il est question de construire des ponts sur des cours d'eau dont la navigabilité fait l'objet d'un doute quelconque, les compagnies de chemins de fer doivent, en outre des documents qu'elles ont l'habitude de transmettre à l'appui de leurs demandes, fournir à la Commission une preuve démontrant que la question de la navigabilité du cours d'eau a été tout d'abord examinée par le ministère des Travaux publics, et, en second lieu, que, si le ministère estime l'eau navigable, les plans de la structure satisfont le ministère.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C. C. F.

ANNEXE G.

Personnel permanent de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'année finissant le 31 mars 1912.

DIVISION DU TRAFIC.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Traitement.
			$ c.
James Hardwell	Expert en trafic	22 juin 1904.	4,500 00
G. A. Brown	Premier commis	3 oct. 1904.	2,100 00
C. R. McManus	Commis	1er sept. 1904.	1,250 00
C. C. Routhier	"	14 août 1906.	1,150 00
H. W. Messinger	"	8 juillet 1904.	1,050 00
J. S. Allen	"	6 mai 1907.	1,050 00
G. T. Riddell	"	1er " 1905.	1,000 00
F. Lalonde	"	6 " 1907.	1,050 00
* J. R. Usher	"	6 " 1907.	900 00
W. C. R. Wainwright	"	27 avril 1909.	900 00
C. M. B. Chapman	"	11 " 1907.	850 00
R. Harvey	"	6 oct. 1911.	800 00
L. L. Brethour	"	2 déc. 1911.	800 00

DIVISION DU GÉNIE CIVIL.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Traitement.
G. A. Mountain	Ingénieur en chef	30 juin 1904.	4,900 00
T. L. Simmons	Ingénieur adjoint	3 oct. 1904.	2,700 00
H. A. K. Drury	"	25 juin 1906.	3,000 00
A. A. Bélanger	"	6 " 1910.	2,600 00
A. T. Kerr	"	1er août 1911.	2,800 00
J. R. Foulds	Commis	14 oct. 1906.	950 00
N. McDonald, Mlle	Sténographe	17 juin 1910.	800 00

DIVISION DES ARCHIVES.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Traitement.
J. W. Thompson	Premier commis	1er sept. 1904	1,250 00
C. S. Huband	Archiviste suppléant	1er mai 1905.	1,200 00
W. A. Jamieson	Commis	14 août 1906.	950 00
J. E. Martin	"	6 mai 1907.	900 00
D. I. Langelier	"	20 juillet 1904.	900 00
F. R. Demers	Statisticien	14 août 1905.	850 00
D. H. Chambers	Commis	1er juill. 1910.	850 00
N. B. Lyon	"	11 mai 191ç.	800 00

SECRÉTARIAT.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Traitement.
E. A. Primeau	Sous-secrétaire	7 mai 1907.	2,600 00
A. E. Ecclestone	Premier commis	14 août 1906.	1,400 00
A. Lapointe	Prem. commis et comptable	6 mai 1907.	950 00
J. B. Arbick	Commis	23 déc. 1904.	900 00
A. Larocque	Commis et sténographe	31 " 1908.	850 00
T. H. Casey	"	10 août 1909.	800 00
R. J. White	"	29 juin 1910.	750 00
R. W. Empey	"	15 juill. 1911.	700 00
E. A. H. Barber, Mlle	Sténographe	8 mai 1907.	750 00
M. Vaughan, Mlle	"	11 " 1911.	600 00
M. Bliss, Mlle	"	29 " 1911.	600 00
A. M. Turcot, Mlle	Sténographe du sous-secrétaire	29 " 1911	600 00

*Démissionné 1er octobre 1911. †Y compris $300 pour frais de subsistance.
‡Y compris $150 de frais de pension.

DIVISION DE L'EXPLOITATION.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Traitement.
			$ c.
A. J. Nixon	Chef de l'exploitation	1er oct. 1909.	3,700 00
E. C. Lalonde	Sous-chef "	20 juill. 1904.	2,200 00
Jas. Ogilvie	"	4 mai 1907.	2,200 00
M. J. McCaul	Inspecteur	6 " 1907.	2,200 00
J. Clarke	"	6 " 1907.	1,900 00
W. S. Blyth	"	6 " 1907.	2,200 00
A. F. Dillinger	Sous-chef de l'exploitation	6 avril 1907.	2,000 00
J. H. Shinnick	Inspecteur	31 déc. 1909.	1,600 00
A. Poulin	"	28 juill. 1911.	1,200 00
H. H. Ward	Commis	11 fév. 1911.	1,000 00
N. F. O'Connor	Commis et sténographe	22 déc. 1909.	750 00
G. M. O'Connor, Mlle	Sténographe	31 " 1908.	700 00

DIVISION DE LA LÉGISLATION.

A. G. Blair	Secrétaire légiste	20 juill. 1904.	2,600 00
R. Larose, Mlle	Sténographe, bibliothécaire.	1er mai 1905.	850 00

SECRÉTAIRE PARTICULIER DU COMMISSAIRE EN CHEF.

R. Richardson		1er mai 1905.	2,100 00

STÉNOGRAPHES.

L. J. Lewis, Mlle		7 mai 1904.	800 00
E. M. Cameron, Mlle		20 juill. 1904.	800 00
N. Casey, Mlle		31 déc. 1908.	800 00
M. Hache, Mlle		31 " 1907.	700 00
M. G. Ross, Mlle		11 sept. 1909.	900 00

GARDE-MAGASIN ET HUISSIER DE LA COUR.

T. Chandler		15 mai 1904.	900 00

MESSAGERS.

T. D. Latour	Messager	21 déc. 1907.	700 00
M. A. Wallace	"	29 mai 1911.	650 00
E. S. Barbeau	"	11 sept. 1909.	650 00

WAGON "ACADIA."

Wm. Pile	Cuisinier	1er avril 1910.	900 00

Démissionné le 8 avril 1911. Y compris $300 pour frais de subsistance.
Démissionné le 1er février 1912.

INDEX AUX ORDONNANCES GENERALES ET CIRCULAIRES DE LA COMMISSION DE SON ORIGINE JUSQU'A DATE, SELON LEURS OBJETS.

INDEX AUX CIRCULAIRES DE LA COMMISSION, DE SON ORIGINE JUSQU'À DATE.

PAR NUMÉROS.

INDEX AUX CIRCULAIRES DE LA COMMISSION, DE SON ORIGINE JUSQU'À DATE—*Suite.*

INDEX AUX CIRCULAIRES DE LA COMMISSION, DE SON ORIGINE JUQU'À DATE—*Fin.*

INDEX AUX ORDONNANCES DE LA COMMISSION, DE SON ORIGINE JUSQU'À DATE

PAR NUMÉROS

INDEX AUX ORDONNANCES DE LA COMMISSION, DE SON ORIGINE JUSQU'À DATE—*Suite.*

INDEX AUX ORDONNANCES DE LA COMMISSION, DE SON ORIGINE JUSQU'À DATE—*Fin.*

Ordonnance générale.	Date.	Objet.	Page.
N° 91	22 mai 1912...............	Grilles, soles, cendriers, régistres, portes-glissantes. Inspection des locomotives, etc	648
N° 92	22 mai 1912...............	Bogies de tenders	652
N° 93	27 juin 1912............	Indication des changements dans les tarifs des marchandises, des voyageurs et des messageries..........................	652
N° 94	22 mai 1912...............	Examen de l'ouïe et de la vue des employés de chem. de fer.	653

LISTE DES NOUVEAUX NUMÉROS DES ORDONNANCES GÉNÉRALES, INDIQUANT LE NUMÉRO DE L'ANCIENNE SÉRIE.

Numéro des ordonnances générales.	Numéro des ordonnances de l'ancienne série.	Numéro des ordonnances générales.	Numéro des ordonnances de l'ancienne série.
1	906	48	8145
2	2411	49	8392
3	3238	50	8860
4	3239	51	8903
5	3245	52	8982
6	3308	53	8984
7	3309	54	9160
8	3464	55	9325
9	3465	56	10462
10	4685	57	10637
11	4988	58	10717
12	4991	59	10761
13	5103	60	11041
14	5117	61	11267
15	5402	62	11395
16	5568	63	11446
17	5647	64	12206
18	5678	65	12225
19	5690	66	12287
20	5736	67	12542
21	5754	68	12890
22	5888	69	12901
23	5954	70	12915
24	6027	71	12932
25	6190	72	13326
26	6196	73	13363
27	6242	74	13494
28	6255	75	13731
29	6452	76	13732
30	6490	77	13847
31	6535	78	14115
32	6679	79	14271
33	6689	80	14389
34	6901	81	15391
35	6965	82	15543
36	6998	83	15754
37	7164	84	15819
38	7261	85	15947
39	7472	86	15961
40	7473	87	15988
41	7562	88	15995
42	7563	89	16007
43	7599	90	16275
44	7747	91	16570
45	7790	92	16575
46	7881	93	16900
47	8137	94	17211

INDEX AUX JUGEMENTS RAPPORTES DANS L'APPENDICE "C".

STATISTIQUE DES TÉLÉPHONES

DU

DOMIMION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1912

(Tvaduit de l'anglais.)

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

Au Feld-maréchal Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et Strathearn, Comte de Sussex (dans la Pairie du Royaume-Uni), Prince du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe-Cobourg et Gotha, Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière, Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de Saint-André, Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice, Membre du très Honorable Conseil Privé ; Grand Maître de l'Ordre très honorable du Bain : Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très dintingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très éminent de l'Empire de l'Inde, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Royal de Victoria : Aide-de-camp particulier de Sa Majesté le roi : Gouverneur Général et Généralissime du Canada.

Plaise à Votre Altesse Royale :

Le sousigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du Contrôleur des statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur des statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912.

J'ai l'honneur d'être Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DES STATISTIQUES,

OTTAWA, 10 janvier 1912.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après les documents statistiques sur l'exploitation des téléphones pour l'exercice clos le 30 juin 1912.

Le nombre des compagnies qui ont envoyé des rapports statistiques de l'année 1912 atteint 683, soit une augmentation de 146 sur l'année 1911.

Il n'est pas probable que le ministère possède une liste complète des compagnies de téléphones en exploitation au Canada, et il semble n'exister aucun moyen de s'en procurer officiellement. En effet, dans bien des cas, c'est la législature provinciale qui constitue les compagnies sans exiger d'elles qu'elles la renseigne sur le début de leurs affaires, ni que dans la suite elles lui remettent annuellement des documents statistiques. En conséquence il a été difficile de se procurer les raisons sociales, et les adresses des compagnies téléphoniques. Cependant, le rapport ci-annexé exposera, croyons-nous, une situation raisonnablement complète des intérêts de l'exploitation des téléphones au Canada.

Dans les provinces du Manitoba et de l'Alberta, toutes les compagnies de téléphone à peu près, ont été absorbées par les gouvernements provinciaux. Dans la Saskatchewan, cette assimilation est en progrès, quoique l'on compte encore plusieurs centaines de compagnies indépendantes qui opèrent pour leur propre compte. Il a été conclu avec le ministère des Chemins de fer des Télégraphes et des Téléphones, un arrangement d'après lequel les compagnies téléphoniques de cette province adresseront dorénavent leurs rapports, seulement au gouvernement local ; des copies de ces rapports seront alors transmises à Ottawa. Ce moyen permettra d'éviter les confusions possibles et d'obtenir des statistiques plus complètes.

Le modèle que l'on se propose de prescrire en 1913, pour les rapports des compagnies rurales, est extrêmement simple. Deux années d'expérience ont clairement démontré que les formes jusqu'ici adoptées n'ont pas été facilement comprises. La principale difficulté résidait dans l'interprétation de ce qui constitue les recettes, et les frais d'exploitation. Il est rare que les secrétaires des petites corporations rurales soient au courant des méthodes de comptabilité en usage; et dans bien des cas, ils comprenaient mal les demandes du ministère. Le nouveau modèle qui leur sera adressé à l'avenir est si élémentaire, que nous espérons éviter entièrement les difficultés qui se sont élevées dans ces deux dernières années et qui ont occasionné un volume considérable de correspondance.

La question de juridiction a aussi occasionné dans certains cas, des confusions. Les provinces ayant constitué des compagnies, les demandes de documents statistiques de la part d'un ministère d'Ottawa, ont créé ça et là l'impression qu'il serait à tous les points de vue suffisant de remettre les rapports, seulement aux autorités provinciales. Disons de suite que la juridiction du gouvernement fédéral sur toutes les matières relatives aux statistiques ne devrait pas être mise en doute. Je mentionne ce fait, non par suite des graves conflits qui se sont élevés à ce sujet, mais parce que dans certaines occasions, il a été nécessaire d'affirmer les conditions légales dans lesquelles il y avait eu lieu de demander des rapports relativements à certaines statistiques.

NOMBRE DES COMPAGNIES.

Le tableau ci-dessous donne le nombre des compagnies, ou sociétés téléphoniques qui ont présenté leurs rapports en 1912 :

Province.	Organisations gouvernementales.	Organisations municipales.	Sociétés par actions.	Sociétés co-opératives.	Sociétés.	Entreprises privées.	Total.
Ontario	....	27	133	97	28	84	369
Québec	....	....	23	12	3	24	62
Nouveau-Brunswick	....	....	15	....	....	2	17
Nouvelle-Ecosse	....	....	12	....	....	....	12
Alberta	1	1	1	....	....	....	3
Saskatchewan	1	4	174	24	....	3	206
Manitoba	1	2	....	....	....	....	3
Colombie-Britannique	1	1	9	....	....	....	10
Ile-du-Prince-Edouard	....	....	1	....	....	....	1
Total	3	35	368	133	31	113	683

Voici maintenant par provinces, les chiffres comparés des rapports reçus en 1911 en et 1912 :—

	1911.	1912.
Ontario	319	369
Québec	32	62
Nouveau-Brunswick	16	17
Nouvelle-Ecosse	14	12
Alberta	4	2
Saskatchewan	143	206
Manitoba	3	3
Colombie-Britannique	5	10
Ile-du-Prince-Edouard	1	1
Total	537	683

Il est à remarquer que les sociétés par actions prédominent. En 1912, nous en relevons soixante de plus qu'en 1911 qui ont adressé des rapports. La plupart d'entre elles sont des organisations rurales, dont la dette capitale est restreinte Les sociétés coopératives se chiffrent par 30 de plus et les organisations municipales, par 10. L'organisation et le système d'exploitation de ces compagnies rurales sont établis sur des bases très simples ; et cependant, elles assurent un service d'une valeur considérable et grandissante.

CAPITAL ET COÛT.

En 1912, la dette capitale se chiffrait par $46,276,851,74 soit $6,232,969.45 de plus qu'en 1911.

Ce total se compose de :—

	1911 $	1912 $
Actions	21,527,374.55	21,533,605.09
Dette consolidée	18,516,607.74	24,743,246.65
	40,043,982.29	46,276,851.74

Cette dette capitale répartie par provinces pour 1911 et pour 1912 donne:—

Province.	Actions.	Dette consolidée.	Total 1912.	Total 1911.
	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	1,527,339 14	1,182,600 00	2,709,939 14	2,597,380 00
Nouveau-Brunswick	1,307,810 24	107,850,00	1,415,660 24	1,313,781 00
Ile-du-Prince-Edouard	100,000 00	....	100,000 00	165,000 00
Québec	13,675,467 00	5,525,230 46	19,200,697 46	18,981,630 37
Ontario	1,428,257 81	1,344,540 38	2,772,798 19	1,755,628 36
Manitoba	....	9,919,723 18	9,919,723 18	8,315,000 00
Saskatchewan	532,808 40	3,522,635 01	4,055,443 41	1,959,511 37
Alberta	90,000 00	2,440,667 62	2,530,667 62	2,432,801 84
Colombie-Britannique	2,871,922 50	700,000 00	3,571,922 50	2,523,249 35
Total	21,533,605 09	24,743,246 65	46,276,851 74	40,043,982 29

Cette capitalisation en ce qui concerne la province de Québec demande à être expliquée. La "Bell Telephone Company" la plus importante du Dominion, a son siège à Montréal. La dette capitale est portée toute entière sur la province de Québec quoique en réalité, elle s'applique aussi et dans une vaste proportion à la province d'Ontario. Il n'est pas possible évidemment dans la pratique, de la répartir sur les deux provinces.

La capitalisation totale en 1912 équivaut à une moyenne de $124.75 par téléphone en service.

Pour ce qui est des propriétés immobilières leur coût d'après les rapports de 1912 atteint $56,887,799.15 ; en 1911, il était de $34,737,529.95.

Quoique ce chiffre vienne s'ajouter à la dette capitale, il faut se souvenir que les intérêts des téléphones de plusieurs gouvernements provinciaux ne sont representés ni par des actions ni par des obligations ; il y a aussi de nombreuses sociétés coopératives qui se trouvent dans le même cas. Voici la répartition de ce coût total par provinces :

Nouvelle-Ecosse	$ 3,120,452.21
Nouveau-Brunswick	1,564,231.95
Ile-du-Prince-Edouard	135,817.82
Québec	27,480,159.90
Ontario	3,426,761,15
Manitoba	9,621,968.31
Saskatchewan	3,997,931,74
Alberta	3,439,515.21
Colombie-Britannique	4,100,960.86
Total	$ 56,887,799.15

Encore ici, le cas de la "Bell Telephone Company" avait exagéré d'une manière très considérable le coût des intérêts des téléphones dans la province de Québec. Les chiffres donnés pour l'Alberta et le Manitoba, sont acceptés comme représentant le coût pour le gouvernement provincial, plutôt que les frais déboursés par les propriétaires originaires.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes d'après les rapports de l'année ont atteint $12,273,626.66. En 1911 elles étaient de $10,068,220.03. Ce surplus de $2,205,406.63 était dû en partie à l'augmentation des affaires et aussi en partie au nombre plus élevé des compagnies qui ont adressés des rapports en 1912.

Les frais d'exploitation y sont portés à $9,094,688.82, contre $6,979,045.06 l'année précédente.

Les recettes nettes représentant la différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation, se totalisent à $3,178,937.84.

Les frais d'exploitation reviennent à 74.0 p.c. des recettes brutes. En 1911, cette proportion était de 69.32.

Le défaut d'uniformité dans les méthodes de comptabilité a rendu impossible la publication d'un extrait des recettes brutes ainsi que des frais d'exploitation. Ainsi qu'il a été expliqué, un grand nombre de compagnies rurales est dirigé de telle sorte qu'il est absolument impossible de réunir des détails pouvant servir de comparaison.

Les recettes brutes revenaient à $33.09 par téléphone en service et à $13.79 par mille de fils.

Les frais d'exploitation représentent une moyenne de $24.52 par téléphone et $10.22 par mille de fils.

Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les recettes, nettes réparties parmi les provinces donnent les chiffres suivants :—

Province.	Recettes.	Frais d'opération.	Recettes nettes.
Nouvelle-Ecosse	434,711 18	308,126 88	126,584 30
Nouveau-Brunswick	355,624 38	195,451 74	160,172 64
Ile-du-Prince-Edouard	35,929 89	30,968 74	4,961 15
Québec	7,242,056 72	5,567,880 15	1,674,176 57
Ontario	649,515 76	377,261 42	272,254 34
Manitoba	1,360,042 67	1,096,998 41	263,044 26
Saskatchewan	517,559 18	299,588 66	217,970 52
Alberta	482,796 46	286,183 21	196,613 25
Colombie-Britannique	1,195,390 42	932,229 61	263,160 81
Total	12,273,626 66	9,094,688 82	3,178,937 84

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Les rapports de 1912 mentionnaient que la longueur des fils en service pour l'exploitation des téléphones de Dominion atteignait 889,572.17 milles. C'était là une augmentation de 201,843.67 milles sur l'année 1911.

En 1912, il y avait 370,884 téléphones en service soit une augmentation de 68,125 sur l'année précédente

Voici la longueur totale des fils téléphoniques, départie par provinces :—

Province.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	20,445	6,297	26,742
Nouveau-Brunswick	14,458·61	7,659·05	22,117·66
Ile-du-Prince-Edouard	1,175	1,300	2,475
Québec	143,875	44,142	188,017
Ontario	249,822·28	126,111·15	375,933·43
Manitoba	83,417	44,162	127,579
Saskatchewan	19,290	17,983·24	37,273·24
Alberta	24,941	65	25,006
Colombie-Britannique	79,537·84	4,891	84,428·84
Total	636,961·73	252,610·44	889,572·17

Il n'est pas possible d'établir une comparaison entre les chiffres qui précèdent et ceux de 1911, autrement que par leurs totaux. Ainsi qu'il a été expliqué l'année dernière, la longueur en milles des lignes de la "Bell Telephone Company" a été entièrement attribué à la province de Québec, parce que son siège est à Montréal. Cette année il a été possible de les répartir autrement.

On remarque que la longueur des lignes urbaines dépasse de beaucoup celle des lignes rurales, et cependant le fait qu'il y avait le 30 juin dernier 252,610 milles de fils téléphoniques distribués parmi les villages et les districts ruraux du Dominion est significatif.

Le 30 juin dernier, on calculait qu'il y avait un mille de fil téléphonique pour chaque 8.1 de la population totale du Dominion et un téléphone pour chaque 19.3

On a classé la longueur en milles des fils téléphoniques en diverses catégories que voici :

Catégorie de fil.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.
Fil galvanisé	34,730·77	236,460·62	271,191·39
Fil de cuivre	4,136·77	15,959,87	20,096·64
Câbles—aérien	232,270·70	122·37	232,393·07
souterrain	364,855·49	20	364,875·49
sous-marin	968	47·58	1,015·58
Total	636,961·73	252,610·44	889,572·17

Le nombre des téléphones en service en 1912 a été réparti entre les diverses provinces et divisé comme suit, selon la méthode d'exploitation employée :—

Province.	Energie centrale.	Energie magné-tique.	Total.
Nouvelle-Ecosse	8,782	5,738	14,520
Nouveau-Brunswick	7,548	5,345	12,893
Ile-du-Prince-Edouard	572	636	1,208
Québec	45,906	20,667	66,573
Ontario	89,875	82,631	172,506
Manitoba	23,750	15,785	39,535
Saskatchewan	5,401	11,269	16,670
Alberta	8,650	7,151	15,801
Colombie-Britannique	22,248	8,930	31,178
Total	212,732	158,152	370,884

Les téléphones fonctionnant au moyen de l'énergie centrale, sont toujours reliés à des bureaux importants où l'appel est fait simplement en enlevant le récepteur de son support. Pour les téléphones exploités par l'énergie magnétique il faut pour appeler, tourner une manivelle.

Le nombre des téléphones exploités en 1912 au moyen de l'énergie centrale a augmenté de 37,738 sur 1911, et celui des téléphones exploités avec l'énergie magnétique a augmənté de 30,387.

EMPLOYES.

Le nombre des employés était en 1912 12,783 contre 10,425 en 1911.

Le total des traitements et gages payés pendant l'année atteignait $2,659, 641.63. Cette somme représente une augmentation de $1,744,005.49 sur l'année précédente. Il est probable que cette augmentation importante est partiellement due à ce que les exigences de la schedule concernant les employés a été suivie plus strictement en 1912, qu'en 1911.

Les traitements et salaires constituaient 29.2 pour cent des frais d'exploitation ; cette proportion est relativement faible.

Le tableau suivant donne la répartition des employés par provinces ainsi que le chiffre total de leur rénumération.

Province.	Nombre.	Rémunération
		$
Nouvelle-Ecosse	225	45,532 67
Nouveau-Brunswick	330	108,648 35
Ile-du-Prince-Edouard	64	21,756 00
Québec	8,449	381,859 71
Ontario	968	189,473 96
Manitoba	1,307	878,856 48
Saskatchewan	347	362,410 70
Alberta	89	97,805 28
Colombie-Britannique	1,004	573,298 48
Total	12,783	2,659,641 63

Les tableaux ci-dessus présentent plusieurs anomalies. Dans la province de Québec—au compte de laquelle on a porté les paiements totaux de la "Bell Telephone Company",—8,449 employés ont reçu un total de $381,859.71. Au Manitoba, où les intérêts des téléphones de la province sont presque entièrement sous le contrôle du gouvernement, 1,307 employés ont reçu $878,856.48. Dans la Saskatchewan, où les intérêts privés et ceux de l'Etat dans l'exploitation des téléphones, sont divisés, 347 employés représentaient un total de $362,410.70. Pour Québec, la moyenne de $45.19 est tellement faible qu'elle permet de douter tant de l'exactitude des nombres donnés que du total de la rémunération ; au Manitoba cette moyenne est de $671.66 et dans la Saskatchewan $1,004.44. On trouvera probablement dans les faits qui suivent l'explication de cette situation : la "Bell Telephone Company" a compté tous les employés qu'elle a directement ou indirectement à son service, et d'un autre côté, elle indique seulement la rémunération payée à titre de traitements. Or plus des deux tiers de ces employés reçoivent une commission. Les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan portent au compte des traitements toute l'administration du service des téléphones et ne comprennent pas dans le total des employés ceux qui reçoivent des commissions.

TARIFS TÉLÉPHONIQUES.

Deux années d'expérience ont amplement suffi à démontrer l'impossibilité de classifier les tarifs, taxes et loyers des téléphones au Canada. Les diverses compagnies indiquent les frais qu'elles comptent pour l'usage des téléphones. Ces tarifs et leurs classifications varient dans de telles proportions qu'il faudrait beaucoup plus de place que nous ne pouvons en réserver, pour les indiquer sous une forme satisfaisante. On répondra peut-être à toutes les fins publiques en consignant ces ratifs au ministère.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Réseau de tél. d'Adelaide	Kerrwood			9,300 00	1,100 00	475 00		135	4	400 00
Addison, Greenbush and Rockspring Tel. Co	Addison		8,000 00	7,000 00	735 00	735 00		160	3	775 00
Adamston Tel. Asso	Adamston Station	722 40		798 91	143 74	101 07		18	2	43
Almic Tel. Co., Ltd	Ahmic Harbour	17,600 00	3,000 00	15,200 00	1,258 90	488 30		69	3	140
Algoma Central and Hudson Bay Ry. Co. Tel. Line	Sault Ste-Marie			89,642 69	5,896 03	5,290 72		47		
Ligne privé de l'Algoma Eastern Ry. Co.	Sault Ste-Marie				504 27	1,160 70		13		
Asso. des Cultiv. d'Aldboroughn	Rodney	1,720 00	600 00	2,800 00	600 00	250 00		105		
Allenford Rural Tel. Co	Allenford			2,500 00	199 00	185 00		125	1	
Alba Tel Ass	Alba			4,202 20	427 00	427 00		53		
Albertville Tel. Co	Kingsville			550 00	192 00	47 00		16		
Alnwick Rural Tel. Co. Ltd	Roseneath	3,000 00		2,000 00	130 00	105 00		66	1	105
Réseau tél. Amable	Hepworth	225 00		455 00	20 55	18 00		8		
Amaranth Tel. Co-operative Asso., Ltd.	Grand-Valley	3,380 00		2,028 00	220 00	140 00		45	5	1,250 00
Apsley, Tel. Co., Ltd	Apsley	2,205 00		2,733 86	353 00	150 00		36	1	30 00
Ardtrea Tel. Asso	Orillia			1,530 00	90 00	92 00		18		
Rés. tél. d'Arkona, Warwick et Adelaide.	Arkona	5,000 00		7,000 00	2,139 00	821 40		218	3	601 40
Réseau tél. rural d'Ashgrove Rural	Ashgrove	396 72		396 70	127 20	89 00		12		
Cie. de tél. rurale d'Ayr Rural	Ayr	5,700 00		6,708 96	1,781 15	666 28		126	2	183 75
Back Line Tel. Co	Melancthon			770 00	56 00	277 20		16		
Barrie-Angus Tel. Line	Barrie				170 00	45 00		9		
Barton and Binbrook Tel. Co	Hamilton	8,200 00		7,718 60	2,438 00	1,698 00		131	7	675 00
*Bell Tel. Co. Ltd	Montréal						81,967	37,876		
Ligne de Beaver	Oakwood			420 00	33 00	33 00		12		
Réseau de Beatty	Garden-Hill			7,000 00	900 00	1,000 00		93	5	
Beeton Tel. Co., Ltd	Beeton	37,110 00		36,157 83	5,700 00	2,190 00		450	2	960 00
Belmont Co-operative Tel. Asso	Belmont	2,500 00		2,500 00	1,901 00	1,600 50		167	5	929 00
Ligne privée de Berwick	Grand-Valley			975 00	188 00	81 00		18	2	13 00
Bethel Rural Tel. Asso	Dundalk			375 00	80 00			8		
Bethesda Mutual Tel. Co	Bowmanville	540 00		480 00	82 80	82 50		12	1	1 50
Bethesda and Stouffville Tel. Co., Ltd	Stouffville	16,325 00	15,000 00	43,629 22	7,296 33	5,773 40		645	13	3,423 28
Ligne privée de Blanchard	Cannington				35 00	35 00		7		

Blackwater Tel. Co.	Blackwater			635 00	24 75	24 75		9		
Blenheim & South Kent Tel. Co., Ltd.	Blenheim	15,580 00	10,200 00	31,500 00	6,378,17	890 54		534	1	150 00
Blind Line Tel. Co.	Bayview	390 00		390 00	24 40	30 50		11		
Blyth Tel. Co.	Blyth		29,796 00	30,996 00	4,519 60	2,149 39		382	13	1,555 12
Bognor Tel Asso.	Bognor	191 00						8		
Bolton Tel. Co. Ltd.	Bolton	11,900 00	5,900 00	38,189 30	6,880 57	6,880 57		615	6	2,381 00
Réseau téléph. de Bond Corners	Woodstock					61 60		11	2	
Bowesville Mutual Tel. Asso.	Ottawa			600 00	88 00			11		
Réseau téléph. de Bowman	Elmwood			800 00	416 00	225 00		52		
Ligne privée de Bonsville	Milton			100 00	19 00	19 00		4		
Bracebridge & Muskoka Lakes Tel. Co.	Bracebridge	9,700 00		15,432 79	2,885 28	1,580 36			2	370 00
Bridgen Rural Tel. Co., Ltd.	Brigden	8,860 00		18,166 76	4,267 43	3,446 70		354	12	1,670 00
Ligne privée de Brigham	Allan Park			2,200 00	600 00	60 00		60		60 00
Bromley Tel. Asso.	Dunmore			2,628 82	102 15	47 00		57		
Brooke Municipal Tel. System	Alvinston		7,019 60	7,019 60	37 47	37 47		155		
Brougham & Grattan Tel. Co. Ltd.	Darce	2,100 00	2,100 00	2,700 00	52 00	28 00		7		
Réseau Municipal de Brussels Moris et Grey	Brussels		49,775 00	47,665 00	2,993 75	2,993 75		750	7	2,443 60
Burgessville Tel. Co.	Woodstock	14,200 00		20,200 00	6,594 00	3,613 35		475	8	2,418 00
Burnt River Tel. Co., Ltd.	Burnt River	3,000 00		3,000 00	518 00	138 00		50		
Byron Tel. Co., Ltd.	Byron	11,370 00		10,000 00	3,574,44	1,705 39		382	10	1,625 00
Ligne privée de Cadman & Milling	Napanee			65 55	33 00	33 00		2		
Canadian Machine Tel. Co., Ltd.	Toronto	250,000 00	203,000 00	434,520 21	20,872 06	14,579 23	1,533		4	1,279 67
Calabogie & Renfrew Tel. Asso.	Renfrew	4,000 00		4,478 38	153 55	68 05		11		
Cambray Tel. Union	Cambray			2,800 00	272 00	270 00		120	1	270 00
Camden Independent Tel. Co.	Newburg	3,800 00		7,000 00	1,410 00	576 14		130	15	451 00
Caradoc-Ekfrid Tel. Co., Ltd.	Melbourne	9,830 00		14,081 00	3,310 21	2,717 19		483	2	400 00
Carlsruhe Tel. Co.	Carlsruhe	250 00		250 00	47 60	26 45		3		
Central Dufferin Tel. Asso., Ltd.	Shelburne	1,170 00		1,190 00	354 12	244 79		23	2	102 00
Centre Thorah Tel. Asso.	Beavertion	200 00		200 00	67 00	45 00		9		
Ligne privée de Chamberlain	Wheatley			6,000 00	1,900 00	1,000 00		155		
Chatsworth Rural Tel. Co.	Chatsworth	5,080 00		5,065 24	2,008 58	478 13		98	2	85 15
Ligne privée de Chauvin-Demarais	Stony Point			150 00	8 00	8 00		3		
Chelmsford-Sudbury Tel. Line	Chelmsford			4,300 00	763 00	540 00		50	1	300 00
Réseau téléph. de Chinquacousy Local.	Snelgrove		30,000 00	30,000 00	5,685 00	2,372 00		440	7	23 65
Clark & Manvers Tel. Co.	Orono			500 00	75 00	75 00		17		
Coe Hill Rural Tel. Co.	Coe Hill			2,500 00	664 00	190 50		44	3	92 00
Réseau téléph. de Colborne Municipal	Benmiller		4,761 52	4,761 52	198 35	238 35		121	2	180 00
Réseau Mun. téléph. de Colchester Nord.	Essex Centre		7,945 28	7,945 28	1,715 40	753 60		192	1	120 00
Conn. Tel. Co., Ltd.	Egerton	2,660 00		2,800 00	456 84	197 65		80	2	75 00
Consolidated Tel. Co.	Caledon	27,550 00	15,000 00	35,612 33	6,960 89	2,670 81		328	9	1,625 90
Coulson-Jarratt Tel. Asso.	Orillia			1,200 00	86 50	48 05		17		
Réseau Rural de Crediton	Crediton			6,000 00	1,200 00	685 00		100	2	100 00
Ligne privée de Crews	Trenton			300 00	25 00	25 00		5		
Ligne privée de Davidson	Nanticoke			300 00	45 00	16 50		3		
Ligne privée de Davis Stock Farm	Woodstock			350 00	70 00	20 00		10		
Derby Tel. Asso.	Squire			2,523 79	763 45	672 23		69	2	110 37
Dereham Tel. Co., Ltd.	Brownsville	9,600 00		9,600 00	2,597 80	1,364 29		225	3	515 00
Réseau téléph. de Desboro	Desboro	1,300 00		1,125 00	70 00	27 00		65	1	

*Bureau téléphonique d'Ontario seulement.

TABLEAU I.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Réseau téléph. de Desgroseilliers	St. Charles			2,500 00	160 00	40 00		20		
Doane Tel. Co	Newmarket			900 00	287 85	101 25		18		
Réseau Municipal de Dover	Bear Line			5,644 00	690 00	690 00		115		
Ligne rurale de Dresden	Dresden			21,236 56	4,975 00	2,762 64		325	4	1,803 78
Drummond Centre Tel. Asso	Drummond			3,000 00	106 00	79 50		53	2	55 00
Dunville Consolidated Tel. Co. Ltd	Dunville	45,000 00	24,000 00	109,525 15	16,416 00	15,552 21	300	755	17	8,203 00
Dunsford Tel. Light & Power co-operative Asso	Dunsford	4,800 00	1,000 00	5,800 00	1,050 00	499 32		90 00	3	335 00
Dunwich & Dutton Tel. Asso. Ltd	Dutton	3,315 00		4,080 00	1,172 97	860 43		179 00	5	251 00
Delphi Thornbury & Clarksburg Tel. Co.	Camperdown			365 00	55 00	51 00				
Durham Union Tel. Co	Orono			8,000 00	862 00	766 34		218	2	420 00
East Darlington Tel. Asso	Bowmanville	160 00		160 00	40 00	40 00		8		
East Grey Tel. Co	Markdale	810 00		950 00	40 00			5		
East Middlesex Tel. Co. Ltd	Thorndale	7,590 00		9,749 12	2,824 18	1,434 20		223	3	780 00
Eastwood Tel. Line	Claremont			150 00	20 00	1 50		5		
East Oakwood Tel. Line	Oakwood			770 00	46 75	46 75		20		
Réseau R. de téléph. d'Edgar	Bowling Green			4,000 00	1,000 00	100 00		240	1	100 00
Edville & Dundonald Tel. Co	Colborne			3,876 00	965 00	722 00		76	2	252 00
Réseau téléph. d'Eganville & Brudenell	Cormac	1,157 60		1,157 60	153 12	117 00		8		
Eldon Union Tel. Asso	Lorneville	1,320 00		1,320 00	20 00			24		
Elk Lake Telegraph & Tel. Co	Elk Lake		2,000 00	5,837 00	5,068 96	4,005 00		52	6	3,000 00
Elgin-Chaffey Locks Tel. Co	Chaffey's Lock	550 00		800 00	75 00	46 25		2	1	15 00
Enterprise Tel. Asso	Sault Ste Marie				43 00	43 00		5		
Erie Tel. Co. Ltd	Selkirk	27,360 00	13,000 00	63,318 92	12,463 52	5,719 35		1,157	15	4,710 26
Ernestown Rural Tel. Co	Odessa	7,000 00	4,500 00	13,500 00	3,170 00	1,314 50		290	12	980 00
Ligne privée d'Ernst	New Hamburg			14,140 00	3,426 16	1,470 50		197	4	
Excelsoir Tel. Asso	Sweaborg			649 40	19 80	75 00		15		
Falkirk Tel. Co-operative Asso	Falkirk	2,430 00		10,000 00	2,430 00	1,200 00		200	2	540 00
Farmers Union Tel. Co	Desbarats							16		
Ligne privée de Farwell	Orillia			200 00	56 00	53 10		9		
Fenella Rural Tel. Co. Ltd	Fenella	2,040 00		2,200 00	40 00	20 00		53		
Fingal Tel. Co. Ltd	Fingal		1,600 00		1,080 00	388 00		180	4	438 00
Fordwich Rural Tel. Co	Fordwich	9,700 00		5,550 00	1,473 15	874 45		116	7	84 00
Corporation téléph. de Fort William	Fort William		199,000 00	199,000 00	37,169 29	20,377 02	2,000	7	33	4,470 00

Fourteenth of Brant Tel. Co.	Chesley	300 00		300 00	60 50	65 00		10		
Fraser Tel. Asso.	Woodstock			400 00	73 00	73 00		13		
Ligne Coopérative de Frett & Brisco	Napanee	300 00		325 00	26 50	7 50		6		
Gillies Hill Tel. Asso.	Chesley			379 90	94 00	86 60		16		
Réseau de Gillies	Tobermory			3,000 00	500 00	505 00		23		
Réseau de Glaister	Wellesley				2,235 00	1,118 00		208	2	750 00
Assn téléph. Coopérative de Glengarry	Lochiel	7,850 00		8,398 00	1,208 00	590 00		130	2	
Assn téléph. du township de Gloucester	Carlsbad Springs	400 00		400 00				6		
Assn Muni. tél. du township de Goderich.	Porter's Hill	4,800 00	5,200 00	10,000 00	2,233 30	1,373 00		197	4	345 00
Goderich Rural Tel. Co., Ltd.	Dungannon	4,100 00	30,437 35	39,152 85	4,258 89	2,319 02		310	5	1,530 64
Assn Mutuelle de Gore	Harrow				48 00	48 00		12		
Ligne privée de Gould	Fenelon Falls			1,190 00	196 35	19 85		15	2	
Gosfield North Municipal Tel. Co.	Cottam		7,965 41	11,446 00	2,185 55	960 00		225	5	925 00
Réseau tél. de Green Hill Tel.	Markdale			600 00	135 00	15 00		15		
Ligne privée de Greenwood	Sutton			300 00	150 00	51 00		15		
Greenwood Tel. Asso.	Steelton			365 00	44 00	44 00		5		
Haldimand Rural Tel. Co.	The Gully	3,000 00		4,589 20	398 91	436 93		105	3	175 00
Ligne privée de Halliday	Chesley			600 00	42 40	12 30		8		
Halton Tel. Co., Ltd.	Hornby	7,500 00		13,500 00	3,215 00	1,456 00		203	3	900 00
Hamilton Rural Tel. Asso.	Cold Springs			1,500 00	950 00	590 00		158	2	375 00
Réseau municipal de Harvey	Peterboro			1,550 00	100 00	59 07		25	1	12 00
Harrietsville Tel. Asso., Ltd.	Harrietsville	10,380 00		11,080 00	4,289 97	3,107 40		376	10	2,136 62
Réseau municipal du township de Hay	Zurich			16,006 96	993 45	375 00		275		
Hastings Tel. Asso.	Belleville				2,180 00	801 00		198	4	560 00
Hawthorne Hill Rural Tel. Co., Ltd.	Palmerston	850 00		7,500 00	1,700 00	1,004 00		140	2	420 00
Hazeldean Rural Tel. Co.	Hazeldean	12,225 00		10,000 00	4,774 54	4,414 91		163	3	1,100 00
Heckston Rural Tel. Co., Ltd.	Heckston	2,900 00		3,642 00	1,195 00	581 82		68	3	391 00
Ligne privée du Dr Henders	Saintfield				100 00	30 00		17		
Ligne tél. privée de Henderson	Cannington			600 00	100 00	21 00		20		
Réseau rural tél. de Heric	St. Clements			1,500 00	418 00	68 60		38		
Highland Tel. Co.	Milberta	1,140 00		1,140 00	170 00	170 00		46		
Highland Tel. Co., Ltd.	Black Bank	2,550 00		3,000 00	765 00	428 00		52	7	175 00
Hinton & Jocelyn Tel. Co.	Carterton			1,000 00	95 00	95 00		33	1	75 00
Hoath Head & Grey Tel. Co.	Hoath Head	1,260 00		1,275 00	180 00	180 00		28		
Hopetown Tel. Asso.	Hopetown	3,400 00		2,500 00	570 00	170 00		74		150 00
Horton & McNab Tel. Asso.	Lochwinnoch	1,840 00		2,115 00	521 00	356 00		38	4	235 00
Houghton & Bayham Tel. Co., Ltd.	Fairground	2,255 00		2,600 00	616 00	633 97		169	5	
Houghton, Bayham & Tillsonburg Tel. Asso.	Tillsonburg			1,930 00	198 44	51 00		140	2	130 00
Houghton & South Walsingham Tel. Asso.	Clear Creek	250 00		1,200 00	250 00	190 00		50		
Huntsville & Portage Tel. Line	Huntsville			5,408 75	882 85	565 77		23	1	82 50
Cie. municipale de Huron & Kinloss	Ripley		34,000 00	35,259 80	326 15	1,643 72		500	3	869 11
Ligne privée de Hyndman	Exeter			2,500 00	480 00	224 17		40		75 00
Ingersoll Tel. Co., Ltd.	Ingersoll	36,000 00	33,400 00	80,000 00	15,250 00	4,647 00	1,050		12 00	5,200 00
Ingleside Tel. Asso.	Woodstock			350 00	54 35	53 69		7		
Innerkip Tel. Asso.	Innerkip	18,240 00	7,400 00	27,341 82	4,492 44	1,553 01		475	5 00	1,288 00
Innisfil Tel. System	Lefroy			3,080 00	416 00	395 00		88	2 00	50 00
Inwood Rural Tel. Co., Ltd.	Inwood	6,000 00	6,100 00	13,008 33	3,800 00	1,704 00	308		6 00	774 00
Jackson Tel. Co.	Jackson	1,640 00		2,186 61	744 00	365 00		62		
Kaladar and Northern Tel. Co.	Northbrook			1,300 00	225 00	181 00		9		
Kerr Line Tel. Asso.	Forresters' Falls			1,800 00	72 00	72 00		52		

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Rés. tél. de la ville de Kenora	Kenora			26,303 73	8,216 15	3,443 67		450	4 00	2,162 80
King Tel. Co., Ltd	King	5,060 00	3,660 00	9,800 00	2,560 00	1,043 90		198	5 00	867 75
Kingston Road Rural Tel. Asso	Brookside			300 00	72 00	72 00		8		
Kitley Rural Tel. Co., Ltd	New Bliss	7,700 00	4,716 00	8,286 85	2,546 86	2,563 75		209	6 00	919 67
Korah Central Tel. Asso	Sault Ste. Marie, West			600 00	78 00	78 00		10		
Ligne privée de Koshee au lac Sparrow	Severn Bridge			300 00				30		
Réseau municipal de Laird	Laird		5,409 60	4,200 00	690 00	690 00		175	6 00	640 00
Lac de Bays et Haliburton Tel. Co., Ltd	Dorset	1,940 00		1,772 73	247 01	81 48		15		
Lake Charles Tel. Co	North Keppel	1,200 00		1,500 00	625 00	92 00		50		
Lake Shore Mutual Tel. Asso	Kincardine			775 00	102 65	60 00		32	5 00	30 00
Lake Simcoe Rural Tel. Co	Beaverton			496 00	45 00	40 00		6		
Ligne rurale de Lamb	Milton			150 00	46 00	46 00		6		
Lambton Tel. Co., Ltd	Sombra	10,740 00	900 00	11,000 00	1,542 00	807 00		116	5 00	675 00
Lanark and Carleton Counties Tel. Co., Ltd	Almonte	13,100 00		15,662 00	2,432 20	2,351 92		223	6 00	1,101 72
Lanark and Ramsay Tel. Asso	Innisville			1,550 00	60 00	36 95		21	1 00	15 00
Lansdowne Rural Tel. Co., Ltd	Lansdowne	15,850 00	4,300 00	17,000 00	2,990 00	779 93		300	6 00	890 00
Lavant-Dalhousie Tel. Co	Poland	1,117 00	425 00	2,500 00	429 00	236 00		46	3 00	121 00
Ligne tél. de Layman	Kingsville			3,520 00	1,424 40	972 90		111		
Réseau tél. de Leamington-Mersea	Leamington			6,386 65	3,132 00	2,616 00		261		
Leeds and Grenville Independent Tel. Co.	North Augusta	14,225 00	5,500 00	27,018 08	4,518 41	1,662 13	49	356	5 00	
Leeds and Frontenac Rural Tel. Co., Ltd.	Seeley's Bay	1,750 00	12,000 00		3,500 00	1,252 00		350	3 00	1,300 00
Leith and Annan Tel. Asso	Leith	1,512 00	530 00	2,797 60	741 45	466 39		71		
Lennox Tel. Co., Ltd	Gosport	1,410 00		4,200 00	800 00	354 00		60		70 00
Cie. rurale du lac Long	Long Lake			6,000 00	609 50	461 00		81	2 00	260 00
Lucknow-Kinlose Tel. Asso	Holyrood			700 00	130 00	58 65		9		
Madawaska Tel. Asso	Burnstown	750 00	670 00	1,200 00	205 48	89 25		28	1 00	50 00
Réseau tél. municipal de Maidstone	Maidstone			12,104 89	1,534 00	344 00		224	2 00	261 00
Malahide and Bayham Tel. Asso., Ltd	Bayham	7,155 00		650 00	1,970 00	1,765 93		377	15 00	1,514 15
Mallorytown Independent Tel. Corporation	Mallorytown		14,100 00	18,306 40	2,433 81	575 00		250	2	416 00
Manilla Northern Tel. Co	Manilla	2,000 00		1,500 00	143 34	143 34		50		25 00
Maple Leaf Tel. Co	Oakwood			630 00	46 75	46 75		18	2	
Mapleshade Tel. Asso	Woodstock			100 00	34 00	34 00		5		

Mariposa Central Tel. Co.	Oakwood			340 00	24 75	24 75		9		
Markham and Pickering Tel. Co., Ltd.	Whitevale	6,250 00	13,400 00	2,140 47	9,366 28	13,298 75	535		25	4,425 00
Marysburgh Tel. Co.	Milford			12,000 00	1,850 00	445 00		150	2	
Réseau téléph. de Matchedach Tel.	Coldwater			2,000 00	485 00	127 00		35		
Ligne privée de MacKechnie	Marmora			1,000 00	65 00	167 00		4		
McCool-Thornloe Tel. Co.	Thornloe	800 00		800 00	130 00	130 00		37	3	120 00
Ligne télép. privée de McDonald John A.	Pushlinch				492 40	351 00		14	2	150 00
Ligne téléphonique de McEachren	Linwood			3,500 00	780 00	290 00		65		
Ligne privée de McFadden	Pickering			300 00	140 00	46 00		12		
McGillicuddy and Zavitz Tel. System	Watford			200 00	66 00			7		
Ligne privée de McGuire	Elmvale			6,500 00	1,569 00	823 00		65		
Ligne privée de McHardy	Merlin				342 00	159 00		18		
Ligne télép. de McKenzie John	Keward			900 00	169 00	77 00		13		
McKillop, Logan & Hibbert Tel. Co., Ltd.	Gowrie	14,050 00	11,400 00	17,193 96	4,145 76	2,690 72		353	16	1,571 50
Réseau municipal de McKillop	Winthrop		15,000 00	15,000 00	1,404 50	1,404 50		267		
McNab Tel. Asso.	Arnprior			1,200 00	220 00	130 00		24		
Ligne privée du Dr McPhail	Manilla			700 00		20 00		18		
Réseau municipal de Medonte	Moonstone		6,500 00	15,200 00	1,600 00	410 00		200	5	390 00
Ligne téléphonique privée de Meek	Port Rowan			175 00	15 00	15 00		5		
Metcalfe Rural Tel. Asso., Ltd	Metcalfe	10,000 00		13,100 00	2,677 60	565 00		210	5	522 50
Mills Tel. System	Thamesford				950 00	1,074 00		95	3	820 00
Cie télép. rurale de Minto	Harriston	2,190 00		4,125 00	683 25	496 41		74		
Cie télép. du Mississippi	Lanark	2,310 00		2,550 00				65	1	
Molesworth Independent Tel. Co., Ltd	Molesworth	940 00	1,250 00	3,100 00	750 00	285 00		65	1	180 00
Monk Rural Tel. Co., Ltd.	Carp	30 000 00		18,158 83	7,576 99	2,570 00		413	5	2,124 00
Mono Mills Independent Tel. Asso.	Mono Mills			5,200 00	555 00	450 00		120	2	350 00
Réseau rural de Monteith et Dempsey	Stratford			4,250 00	984 00	493 00		61		
Réseau télép. de Moore & Moore	Brooklin			1,000 00	80 00	8 50		13	5	
Moorsville Tel. Asso.	Lucan			1,000 00	360 00	150 00		30		
Mornington & Wellesley Tel. Asso., Ltd.	Newton	2,900 00		8,420 00	1,581 00	777 30		128	1	400 00
Moscow Mutual Tel. Asso.	Moscow	2,250 00		2,700 00	68 00	60 00		57		
Mount Albert Tel. Co., Ltd.	Mount Albert	3,640 00	4,500 00	14,000 00	5,560 00	3,178 82		430	8	2,223 00
Mount Carmel-Centralia Tel. Asso.	Centralia	600 00		600 00	184 00	194 00		11		
Mount Forest, Wellington and Grey Tel. Co.	Mount Forest	3,420 00		4,037 02	1,148 49	718 02		65		
Mount Pleasant Tel. Co.	Castleton			7,000 00	2,240 00	431 00		270		
Réseau de Murray-Brighton	Wooler			6,800 00	1,502 46	553 00		160	2	706 00
Muskoka Independent Tel. System	Huntsville			926 45	375 25	131 79		30	2	35 00
Muskoka, Victoria and Haliburton Tel. Co.	Uffington	1,500 00		2,441 00	84 00			22		
New California Rural Tel. Asso.	Kingsville			2,061 00	398 00	124 00		53	1	50 00
New Dundee Rural Tel. Co.	New Dundee	4,280 00	4,280 00	7,000 00	2,551 50	698 18		340	2	800 00
New Glasgow Tel. C:o., Ltd.	Aldboro	2,300 00		2,500 00	575 00	407 50		111		
Niagara District Tel. Co. Ltd.	Jordan Station	16,275 00	4,900 00	24,479 00	5,006 91	3,374 60		467	9	2,413 00
Nichols Tel. System	Fergus			870 00	251 00	80 00		17		
Ligne privée de Nipissing	Nipissing			100 00	301 00	217 00		2		
Nissouri Tel. Co., Ltd	Kirktore	3,430 00	300 00	4,500 00	1,415 90	1,269 79		126	7	440 00
Noisy River Tel. Co., Ltd	Dunedin	8,955 00	3,167 50	13,851 76	3,112 91	1,420 83		194	21	3,238 57
Ligne téléph. du Dr Noble	Sutton, West			250 00	33 00	44 00		6		
Norland Independent Tel. Co.	Coboconk			775 00	107 00	94 40		21	2	

TABLEAU I.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Réseau télép. de Clark nord-est	Oak			600 00				22		
Cie télép. du comté de Norfolk	Waterford	43,460 00	13,500 00	70,921 86	17,192 47	14,690 97		1,089	15	5,975 59
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso. Ltd	Mabee	5,315 00		914 82	1,020 76	503 28		200	3	415 00
Northern Bonnechere Tel. Asso	Renfrew	585 00		585 00	60 00	60 00		13		
North Brant Tel. Asso	Chesley			15 00		30 00		36		
Réseau munic. des tél. de North-Easthop	Shakespeare		22,270 00	22,270 00	3,632 31	1,447 95		333	5	725 00
Northcote Farmers' Tel. Asso	Northcote				15 00			35	1	5 00
Northern Tel. Club	Korah	808 29		808 29	96 65	96 65		15		
North Huron Tel. Co., Ltd	Wingham	10,000 00	10,484 64	23,463 42	4,383 39	3,123 85		388	8	800 00
North Wellington Tel. Co., Ltd	Arthur	4,890 00	4,890 00	7,000 00	1,374 57	1,294 93		85	1	50 00
Oakwood Tel. Co.,	Oakwood			380 00	41 25	41 25		15		
Ligne tél. de Oldfields	Dundalk			245 00	70 00			7		
Réseau télép. municipal du town. d'Oliver	Murillo		6,500 00	6,847 00	330 00	584 85		90	8	414 00
Omemee Tel. Co	Omemee	800 00		800 00	214 00	71 00		18		
Oro Tel. Co., Ltd	Shanty Bay	4,590 00	1,150 00	2,453 95	424 00	541 98		126	4	214 50
Ligne privée d'Orr & Steinhoff	Mickle	165 00		147 08	24 70	20 50		8		
Palace Road Mutual Tel Co	Napanee			673 15	35 05			11		
Réseau tél. rural de Parker	Milverton			5,000 00	1,200 00	1,200 00		120	2	
Park Head Tel. Co	Park Head	800 00						20		
Parkhill Rural Tel. Asso	Parkhill	2,750 30		5,406 05	1,410 00	540 00		115		115 00
Ligne privée de Paul & Eckert	Stratford			11,000 00	3,237 00	1,088 85		210		
Peerless Tel. Asso	Woodstock			125 00	50 40	52 54		6		
Penhurst Tel. Asso	Woodstock			276 34	60 70	60 70		8		
Peoples Mutual Tel. Co., Ltd	Bethel	2,975 00		2,950 00	25 00	6 50		85		
Peoples Tel. & Teleg. Co	Maynooth	13,700 00		16,949 00	2,744 74	2,202 04		116	18	1,860 00
Peoples Tel. Co. of Forest, Ltd	Forest	7,020 00	3,150 00	12,167 11	6,264 89	2,349 81		375	6	1,150 00
Perth & Christies Lake Tel. Asso	Perth			750 00	50 00	50 00		20		
Plumb Hollow & Eloida Tel. Co	Athens	4,500 00	4,350 00	250 00	695 00	553 00		125	1	350 00
Réseau tél. de Pine Grove	Orillia			450 00	72 00	50 00		10		
Réseau tél. privé de Pefferlaw	Pefferlaw			700 00	400 00	180 00		65	2	150 00
Port Hope Tel. Co	Clarke	7,470 00	2,500 00	12,272 00	2,050 00	1,040 00		180	2	650 00
Port Arthur, City of Municipal Teleph. System	Port Arthur		194,500 00	186,000 00	36,122 90	22,254 08	2,133		38	21,854 08
Pioneer Tel Asso	Woodstock			400 00	216 45	215 00		20		

Réseau tél. de Porte	Brighton			9,600 00	1,628 00	861 00		96	5	796 00
Princeton-Drumbo Tel. Co., Ltd	Princeton	20,000 00	5,000 00	30,240 00	5,381 00	2,872 00		470	7	2,198 00
Progressive Agriculturists Tel. System of Kenorah	Sault Ste-Marie			708 00		80 00		12		
Quaker Tel. Co	Coldstream			6,200 00	2,620 00	450 00		160	3	550 00
Queens Line Telephone Asso	Queens Line			700 00		68 00		20		11 00
Ligne privée de Quinlan	Stratford			4,500 00	1,290 00	674 00		86	2	85 00
Rankin Tel. Co	Rankin			800 00	233 00	100 00		14		
Rainy River International Tel. Co. Ltd	Rainy River	19,875 00		25,000 00	7,500 00	5,935 00		250		
Reid Norman Tel. Line	Westmeath			1,500 00	100 00			2		
Rideau View Tel. Asso	Rideau View				209 25			12		
Rochester Municipal Tel. Asso	Woodslee		12,060 90	12,060 90	2,038 82	2,696 71		250	5	744 51
Rockwood & Oustic Rural Tel. Line	Rockwood			2,400 00	776 00	223 00		62	2	57 00
Réseau tél. de Romney	Wheatley			900 00	216 00	82 00		22		
Ligne privée de Ronald	Minesing			2,500 00	240 00	240 00		80		
Ligne privée de Russell	Bailieboro			6,500 00	500 00	240 00		75	1	100 00
Cie de téléph. de Rose	Oakwood			635 00	24 75	24 75		9		
Cie de téléph. de Salem	Salem Corners			660 00	42 00	42 00		17		
Asso. de téléph. de Salem	Bowmanville			300 00	25 00	25 00		5		
Asso. de téléph. de Salkeld Andrews	Goderich			100 00	60 00	60 00		6		
Rés. téléph. mun. de Sandwich Sud	Maidstone		16,750 00	14,235 00	487 00	617 00		232	2	765 00
Sandwich West Co-operative Tel. Asso	Canard River		2,300 00	2,300 00	1,400 00	1,032 50		65		20 00
Cie rurale de téléph. Sangeen	Southampton	315 00		111 00	29 50	21 00		7		
Asso. de téléph. de Sangeen	Hanover				20 00	20 00		5		
Cie téléph. Indép. de Scarboro	Highland Creek	8,200 00		27,000 00	3,420 21	1,331 50		350	2	600 00
Cie de tél. de Schomberg, Ltée	Schomberg	21,050 00	5,000 00	27,100 00	3,144 00	1,047 64		245		1,047 64
Scotch Line & Micaville Tel. Asso	Allans' Mills			900 00	40 00			22		
Scratch & Palmer Tel. Asso	Kingsville			200 00	56 00			7		
Shelburne & Melancton Tel. Ass	Shelburne			650 00	100 00	74 50		10		
Slate River Valley	Slate River Valley									
Réseau tél. local de Slate River	Fort William		2,248 00	4,050 00	629 49	486 05		50	2	202 30
Asso. tél. de la riv. Snake	Cobden			648 17	36 80	191 83		21	2	10 70
Asso. tél. du canton de Sombra	Sombra	540 00			400 00	275 00		32	3	220 00
Asso. coopérative de South Bayham & Malahide	Lakeview	500 00		633 86	182 65	161 05		54	2	
Cie téléph. de South Brant	Walkerton			900 00	285 00	155 00		19		
Cie tél. rurale de South Bruce, Ltée	Belmore	24,000 00		12,400 00	2,580 00	844 00		240	5	875 00
Asso. tél. de South Colchester	Harrow	300 00		300 00	50 00	42 50		10		
Cie téléph. de South Diagonal	Owen Sound	1,000 00	800 00	1,800 00	184 00	102 32	17			
Asso. téléph. de South Elderslie	Chesley			1,400 00				32	2	20
Cie de téléph. rurale de South Leeds et Pittsburg, Ltée	Gananoque, Ouest	7,800 00	7,800 00	5,600 00	2,028 00	600 00		156	2	200 00
Asso. téléph. de South Malahide, Ltée	Aylmer	5,720 00		12,500 00	2,330 00	1,403 20		452	2	148 00
Asso. téléph. de South McNaughton	Renfrew			695 92	50 00	50 00		10	3	
Asso. téléph. de Southwold & Dunwich	Iona Station	3,580 00		5,000 00	1,282 55	693 26		230	5	102 00
Réseau tél. de Sprague	Mountain View			20,000 00	6,024 00	2,950 00		550	3	700 00
Cie téléph. de Springbank	Fordwich	1,960 00		2,382 29	864 75	609 07		97	6	57 00
Asso. téléph. de Spring Creek	Woodstock	181 00		181 00	43 97	42 75		6		
Cie téléph. de Spring Creek	Hepworrh	405 00		405 00	18 45	18 00		13		
Cie téléph. de Stormont	Aultsville	1,150 00	700 00	1,800 00	278 00	79 58		24	2	
Cie téléph. de Stroud, Ltée	Stroud	5,000 00		3,200 00	500 00	500 00		110	3	395 00

RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Réseau téléph. de St-Clair	Courtright			12,119 00	3,180 00	1,248 00		210	3	1,200 00
Réseau téléph. de St-Johns	Arva			5,000 00	1,500 00	920 00		150	2	390 00
Ste-Marie—Medina Tel. Co. Ltd	Medina	9,470 00	1,600 00	8,517 34	1,379 52	572 81		125	3	375 00
Ste-Marie Exter & Kirkton Tel. Co	Kirkton	18,787 00	12,850 00	28,602 00	7,190 00	5,766 00		570	15	3,816 00
St. Vincent Local Municipal Tel. System	Meaford		10,000 00	10,000 00	2,415 00	1,225 00		161		
Sullivan & Bentick, Tel. Co	Chesley			700 00				13		
Sullivan & Elderslie Tel. Co	Chesley			575 00	6 65			12		
Sunderland Tel. Co., Ltd	Sunderland	3,350 00		4,250 00	665 00	528 00		102	2	335 00
Sunshine Tel. Co	Oakwood			429 00	38 50	38 50		14		
Sunny Valley Tel. Co	Chatsworth			225 00	75 00	62 00		10		
Sutton & North Gwillimbury Tel. Co., Ltd	Sutton	2,000 0 0	2,000 00	4,000 00	874 00	504 63		79	1	15 00
Ligne privée de Swale	Wiarton			600 00	127 00	38 00		7		
Sydney—Bell Tel. Asso	Belleville									
St. Williams & Forestville Tel. Co	St. Williams	1,000 00		2,000 00	108 00	94 00		36		
Tara—Keady Tel. Co	Kilsyth	913 50		913 50	71 34	71 34		21		
Tarentorus Tel. Co., Ltd	Sault St. Marie	5,000 00	800 00	1,100 00	300 00	156 00		19		
Temiskaming Tel. Co., Ltd	New Liskeard	43,671 00	18,000 00	95,943 79	3,093 90	14,500 69		991	40	10,306 49
Thamesville Tel. Co. Ltd	Thamesville	7,500 00	5,181 00	1,275 00	5,343 04	2,662 47		320	8	1,960 39
Thedford, Arkona & E. Lambton Tel. Co., Ltd	Thedford	6,705 00	2,800 00	10,710 26	2,829 29	1,595 34		190	3	572 00
Réseau téléph. rural de Thompson	Hawkesville			,450 00	79 30	50 57		6		
Tilbury Tel. Co	Tilbury	15,000 00		15,000 00	2,469 65	1,293 00		258	3	850 00
Cie mun. du téléph. de Tilbury ouest	Comber		19,004 58	19,004 58	1,535 00	1,535 00		307	2	1,320 00
Réseau tél. de Todd & Darling	Goodwood			1,000 00	10 00	20 00		16		
Townline Brant & Elderslie Tel. Co	Chesley			434 00	76 80	77 00		14		
Tuckersmith Municipal Tel. Ass	Seaforth		33,818 00	33,818 00	7,868 88	4,414 36		518	10	1,420 00
Ligne privée de Turner	Millbrook			5,862 00	490 00	78 00		128		
Ligne de Ungers	St. Williams			90 00	21 50	21 50		10	1	
Union Farmers Tel. Co	Neepawa	900 00		800 00	66 00	57 00		9		
Union Tel. Club	Owen Sound							19		
Union Tel. Co., Ltd	Drayton	3,975 00		7,415 88	1,903 00	519 00		173		
United Tel. Co., Ltd	Fernhill	35,000 00		30,000 00	5,400 00	3,098 05		415	5	2,608 00
Cie tél. urbaine et rurale, Ltée	Bothwell	8,000 00		4,746 87	7,346 66	1,646 60		280	5	742 90

Assoc. tél. rurale de Violet Hill	Violet Hill			1,500 00	144 00	102 90		30		
Wallacetown & Lake Shore Tel. Co., Ltd.	Wallacetown	2,600 00		3,200 00	1,148 00	276 20		150	4	375 00
Welland County Tel. Co.,Ltd	Bridgeburg	32,575 00	16,400 00	55,952 47	16,784 07	5,248 20		785	19	2,271 99
West Flamboro Tel. Asso	West Flamboro	800 00		900 00	230 00	120 50		15		
West Garafaxa Co-operativeTel. Asso. Ltd	Bellwood	1,660 00		2,095 00	106 78	210 76		48	1	63 38
West Williams Rural Tel. Asso	Lamon		2,725 00	5,904 00	1,724 82	504 83		123	10	353 00
Wheatley Tel. Co., Ltd	Wheatley	12,670 00	3,000 00	17,320 06	3,529 95	2,101 35		330	3	1,360 00
White Star Tel. Co	Oakwood			670 00	49 50	49 50		18		
Réseau tél. privé de Wightman	Clifford			8,000 00	1,645 00	1,219 00		138	7	990 00
Willowdale Tel. Co., Ltd	Hurdmans Bridge	2,380 00		1,346 82	450 50	593 67		18	1	35 00
Ligne privée de Winter	Aurora			400 00	80 00	33 00		8		
Wolford Rural Tel. Co., Ltd	Easton's Corners	3,150 00	3,150 00	3,900 00	147 00	234 00		69	4	176 00
Woodbridge & Vaughan Tel. Co	Woodbridge	10,000 00	9,500 00	22,200 00	4,758 02	3,391 33		458	9	1,143 83
Woodville Glen Tel. Co	Woodville	450 00		450 00	34 00	234 00		6		
Wroxeter Rural Tel. Co., Ltd	Wroxeter	25,000 00	8,350 00	12,288 50	2,854 92	872 13		275	2	625 35
Yarker Tel. Co	Yarker	1,400 00		1,400 00	35 00	75 00		35	1	35 00
Yarmouth Rural Tel. Co	New Sarum	2,700 00		2,700 00	319 00	94 00		44		
Zorra Tel. Co	Embro	3,800 00	800 00	6,000 00	1,461 13	1,461 13		108	1	150 00
Total		1,428,257 81	1,344,540 38	3,426,761 15	649,515 76	377,261 42	89,875	82,631	968	189,473 96

Tableau 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale.

Raison sociale.	Adresse.	Urbaine. Galvanisé. Fil simple.	Urbaine. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaine. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaine. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaine. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurale. Galvanisé. Fil simple.	Rurale. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurale. Fil de cuivre. Aérien.	Rurale. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurale. Fil de cuivre. Sous-marin.
Ontario.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Réseau de tél. d'Adelaïde	Kerrwood						100	·50			
Addison, Greenbush & Rocksprings Tel. Co.	Addison						80				
Admaston Tel. Asso.	Admaston Station						13				
Ahmic Tel. Co. Ltd.	Ahmic Harbour						205				
Algoma Central & Hudson Bay Ry. Tel. Line	Sault Ste. Marie						201·66	338·54			
Ligne privée d'Algoma Eastern Ry. Co.	Sault Ste. Marie						54				
Aldborough Farmers Tel. Asso.	Rodney						55				
Cie téléph. rurale d'Allenford	Allenford						70				
Assn téléph. d'Alba	Alba						24	·25			
Assn téléph. d'Albertsville	Kingsville						3				
Cie téléph. rurale d'Alnwick, Ltée	Roseneath						30				
Réseau tél. Amable	Hepworth						10				
Amaranth Tel. Co-operative Asso. Ltd.	Grand Valley						40				
Cie téléph. d'Apsley, Ltée	Apsley						40				
Assn téléph. d'Ardtrea	Orillia						30				
Rés. tél. d'Arkona, Warwick et Adelade	Arkona						158				
Réseau tél. rural d'Ashgrove Rural	Ashgrove						2·50				
Cie de tél. rurale d'Ayr Rural	Ayr						110				
Black Line Tel. Co.	Melancthon						7				
Barrie-Angus Tel. Line	Barrie						24				
Barton and Binbrook Tel. Co.	Hamilton						200				
*Bell Tel. Co. Ltd.	Montreal			86,910	147,993	436	85,390				
Ligne de Beaver	Oakwood						5				
Réseau de Beatty	Garden Hill						61				
Beeton Tel. Co. Ltd.	Beeton						700				
Belmont Co-operative Tel. Ass.	Belmont						70				
Ligne privée de Berwick	Grand Valley						28				
Bethel Rural Tel. Asso.	Dundalk						5				
Bethesda Mutual Tel. Co.	Bowmanville						6·50				
Bethesda and Stouffville Tel. Co. Ltd.	Stouffville	100		100			280		50		

Blackwater Tel. Co.	Blackwater						10				
Ligne privée de Blanchard	Cannington						10				
Blenheim and South Kent Tel. Co. Ltd.	Blenheim	64		1	5		536				
Blind Line Tel. Co	Bayview						7				
Blyth Tel. Co	Blyth	6	1	6			578	9			
Bognor Tel. Asso	Bognor						1·50				
Bolton Tel. Co. Ltd	Bolton	10		·75			800				
Réseau téléph. de Bond Corners	Woodstock						4				
Bowesville Mutual Tel. Asso	Ottawa						6·50				
Réseau téléph. de Bowman	Elmwood						15				
Ligne privée de Bousville	Milton						·50				
Bracebridge and Muskoka Lakes Tel. Co.	Bracebridge						254	46			7·50
Brigden Rural Tel. Co. Ltd	Brigden	5	1	2			118				
Ligne privée de Brigham	Allan-Park						30				
Bromley Tel. Asso	Dunmore						18				
Brooke Municipal Tel System	Alvinston						250 00				
*Péage—mille en Ontario seulement.											
Brougham and Gratton Tel. Co. Ltd	Darce						36				
Réseau municipal de Brussels, Morris et Gray	Brussels	55		2			430				
Burgessville Tel. Co	Woodstock						480				
Burnt River Tel. Co. Ltd	Burnt-River						40				
Byron Tel. Co. Ltd	Byron						125				
Ligne privée de Cadman & Milling	Napanee						1·50				
Canadian Machine Tel Co. Ltd	Toronto	93		721	1,095	198	352				12·00
Calabogie and Renfrew Tel. Asso	Renfrew	25					20				
Cambray Tel. Union	Cambray						45				
Camden Independent Tel. Co.)	Newburg						150				
Caradoc-Ekfrid Tel. Co. Ltd	Melbourne	2·50					495				
Carlsruhe Tel. Co	Carlsruhe						4·50				
Central Dufferin Tel. Asso. Ltd	Shelburne						23				
Centre Thorah Tel. Asso	Beaverton						8				
Ligne privée de Chamberlain	Wheatley						208				
Chatsworth Rural Tel. Co	Chatsworth	3					124				
Ligne privée de Chauvin-Desmarais	Stony-Point	3									
Chelmsford-Sudbury Tel. Line	Chelmsford	10		·75			44				
Réseau téléph. de Chinquacousy Local	Snelgrove						348				
Clark and Manvers Tel Co	Orono						19				
Coe Hill Rural Rel. Co	Coe-Hill	9					31				
Réseau téléph. de Colborne Municipal	Benmiller						120	·50			
Réseau mun. téléph. de Colchester Nord.	Essex-Centre						140·50				
Conn Tel. Co., Ltd	Egerton						26	24			
Consolidated Tel. Co	Caledon	6					494				
Coulson-Jarratt Tel. Asso	Orillia						35				
Réseau rural de Crediton	Crediton	4					30				
Ligne privée de Crews	Trenton						6				
Ligne privée de Davidson	Nanicoke						8				
Ligne privée de Davis Stock Farm	Woodstock						4				
Derby Tel. Asso	Squire						33				
Dereham Tel. Co., Ltd	Brownsville						210				
Réseau téléph. de Desboro	Desboro						25				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Réseau téléph. de Desgroseillers	St-Charles						38				
Doane Tel. Co	Newmarket						9				
Réseau municipal de Dover	Bear-Line										
Ligne rurale de Dresden	Dresden						410				·33
Drummond Centre Tel. Asso	Drummond						30				
Dunville Consolidated Tel. Co	Dunville	200	150				1,000				
Dunsford Tel. Light and Power Co-operative Asso	Dunsford						125				
Dunwich and Dutton Tel. Asso., Ltd	Dutton						170				
Delphi Thorbury & Clarksburg Tel. Co	Camperdown						3				
Durham Union Tel. Co	Orono						170				
East Darlington Tel. Asso	Bowmanville						10				
East Grey Tel. Co	Markdale						24				
East Middlesex Tel. Co. Ltd	Thorndale	2		3·50			103				
Eastwood Tel. Line	Claremont						9				
East Oakwood Tel .Co	Oakwood						8·75				
Réseau rurale de téléph. d'Edgar	Bowling-Green	·75					120				
Edville & Dundonald Tel. Co	Colborne	2					62				
Réseau téléph. d'Eganville & Brudnelle	Cormac						26				
Eldon Union Tel. Asso	Lorneville						30				
Elk Lake Telegraph and Tel. Co	Elk Lake	10·50					66				
Elgin-Chaffey Locks Tel Co	Chaffey's-Lock						6·50				
Enterprise Tel Asso	Sault Ste-Marie						2·50				
Erie Tel. Co., Ltd	Selkirk		57				744				
Ernestown Rural Tel. Co	Odessa	2	2·50				150				
Ligne privée d'Ernst	New-Hamburg						222	2·50			
Excelsior Tel. Asso	Sweaborg						16·50				
Falkirk Tel. Co., Ltd	Falkirk						80				
Farmers Union Tel. Co	Desbarats						11				
Ligne privée de Farwell	Orillia						1·50				
Fenella Rural Tel. Co., Ltd	Fenella						35				
Fingal Tel. Co., Ltd	Fingal						60				

Fordwich Rural Tel. Co.	Fordwich						53				
Fort William Tel. Co., Corporation of City of	Fort William	249		956	3,271·70	4	90				
Fourteenth of Brant Tel. Co.	Chesley						4·50				
Fraser Tel. Asso.	Woodstock						6				
Ligne coopérative de Frett et Brisco	Napanee						20				
Gillies Hill Tel. Asso.	Chesley						13				
Réseau de Gillies	Tobermory						115				
Réseau de Glaister	Wellesley						162				
Assn coopérative de Glengarry	Lochiel						80				
Assn téléph. du township de Gloucester	Carlsbad Springs						3				
Assn muni. tél. du township de Goderich	Porter's Hill						131				
Goderich Rural Tel .Co., Ltd	Dungannon						347				
Assn mutuelle de Gore	Harrow						1·50				
Ligne privée de Gould	Fenelon Falls	1					13·50				
Gosfield North Municipal Tel. Co.	Cottam						105				
Réseau tél. de Green Hill Tel.	Markdale						8				
Ligne privée de Greenwood	Sutton	·50	·50				11				
Greenwood Tel. Asso.	Steelton						2·75				
Haldimand Rural Tel. Co.	The Gully						76				
Ligne privée de Halliday	Chesley	·25					12				
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby						274				
Hamilton Rural Tel. Asso.	Cold Springs						50				
Réseau municipal de Harvey	Peterboro						26				
Harrietsville Tel. Asso., Ltd	Harrietsville						360				
Réseau municipal du township de Hay	Zurich						300	10			
Hastings Tel. Asso.	Belleville						175				
Hawthorne Hill Rural Tel. Co., Ltd	Palmerston						87				
Hazeldean Rural Tel. Co.	Hazeldean						60				
Heckston Rural Tel. Co., Ltd	Heckston						70				
Ligne privée du Dr Henders	Saintfield						25				
Ligne tél. privée de Henderson	Cannington						16				
Réseau rural tél. de Heric	St. Clements						10				
Highland Tel. Co., Ltd	Black Bank	2					80				
Hinton & Jocelyn Tel. Co.	Carterton						25				
Hoath Head & Grey Tel. Co.	Hoath Head						20				
Hopetown Tel. Asso.	Hopetown						90				
Horton & McNab Tel. Asso., Ltd.	Lochwinnoch						5				
Houghton & Bayham Tel. Co., Ltd	Fairground						118				
Houghton, Bayham & Tillsonburg Tel. Asso.	Tillsonburg						61				
Houghton & South Walsingham Tel. Asso	Clear Creek	1					12				1·25
Huntsville & Portage Tel. Line	Huntsville						50				
Cie. municipale de Huron et Kinloss	Ripley			35			660				
Ligne privée de Hyndman	Exeter						15				
Highland Tel. Co.	Milberta						23				
Ingersoll Tel. Co., Ltd	Ingersoll	200		3			1,300				
Ingleside Tel. Asso.	Woodstock						4·50				
Innerkip Tel. Asso.	Innerkip						500				
Innisfil Tel. System	Lefroy						70				
Inwood Rural Tel. Co., Ltd	Inwood	16					275				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Gal. vanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Jackson Tel. Co	Jackson						60				
Kaladar & Northern Tel. Co	Northbrook						30				
Kerr Line Tel. Asso	Foresters Falls						10				
Rés. tél. de la ville de Kenora	Kenora	370		1·50							
King Tel. Co., Ltd	King	2					49				
Kingston Road Rural Tel. Asso	Brookside						·50				
Kitley Rural Tel. Co., Ltd	New Bliss						225				
Korah Central Tel. Asso	Sault Ste-Marie-West						12				
Ligne privée de—au lac Koshee-Sparrow	Severn Bridge						6				
Réseau municipal de Laird	Laird						87				
Lac de Bays et Haliburton Tel. Co., Ltd	Dorset						30				
Lake Charles Tel. Co	North Keppel						48				
Lake Shore Mutual Tel. Asso	Kincardine						13				
Lake Shore Rural Tel. Co	Beaverton						10				
Ligne rurale de Lamb	Milton						2				
Lambton Tel. Co., Ltd	Sombra	15					70				
Lanark & Carleton Counties Tel. Co., Ltd	Almonte						118				
Lanark & Ramsay Tel. Asso	Innisville						17				
Lansdowne Rural Tel. Co., Ltd	Lansdowne						300				
Lavant-Dalhousie Tel. Co	Poland						90				
Ligne tél. de Layman	Kingsville						51				
Réseau tél. de Leamington-Mersea	Leamington						65				
Leeds & Grenville Independent Tel. Co	North Augusta	10					500				
Leeds & Frontenac Rural Tel. Co., Ltd	Seeley's Bay						425				
Leith & Annan Tel. Asso	Leith						45				
Lennox Tel. Co., Ltd	Gosport						76				
Cie. rurale du lac Long	Long Lake						125				
Lucknow-Kinloss Tel. Asso	Holyrood						11				
Madawaska Tel. Asso	Burnstown						21				
Réseau tél. municipal de Maidstone	Maidstone						140				
Malahide and Bayham Tel. Asso. Ltd	Bayham						165				
Mallorytown Independent Tel. Corp	Mallorytown						82		2·75		1·75

Manilla Northern Tel. Co.	Manilla						35				
Maple Leaf Tel. Co.	Oakwood						11				
MapleshadeTel Asso.	Woodstock						1·75				
Mariposa Central Tel Co.	Oakwood						4				
Markham and Pickering Tel. Co. Ltd.	Whitevale			30	87·50		682·75				
Marysburgh Tel. Co.	Milford						150				
Réseau tél. de Matchedash	Coldwater						24				
Ligne privée de Mackechnie	Marmora						18				
McCool-Thornloe Tel. Co.	Thornloe						24				
Ligne télép. privée de McDonald, John A.	Puslinch						17 50				
Ligne téléphonique de McEachren	Linwoood						35				
Ligne privée de McFadden	Pickering						4				
McGillicuddy and Zavitz Tel. System	Watford						7				
Ligne privée de McGuire	Elmvale						100				
Ligne privée de McHardy	Merlin						8				
Ligne tél. de McKenzie, John	Keward						9				
McKillop, Logan and Hibbert Tel. Co. Ltd.	Gowrie	5					270				
Réseau municipal de McKillop	Winthrop						300				
McNab Tel Asso.	Arnprior						21				
Ligne privée du Dr M. McPhail	Manilla						18				
Réseau municipal de Medonte	Moonstone						288	1			
Ligne téléphonique privée de Meek	Port Rowan						10				
Metcalf Rural Tel Asso. Ltd	Metcalf						100				
Mills Tel System	Thamesford						35				
Cie. télép. rurale de Minto	Harriston						104	2			
Molesworth Independent Tel. Co. Ltd	Molesworth						68				
Monk Rural Tel. Co. Ltd.	Carp						300	1			
Mono Mills Independent Tel Asso.	Mona Mills						100				
Rés. rural de Monteith et Dempsey	Stratford						64	2·50			
Réseau télép. de Moore & Moore	Brooklin						25				
Moorsville Tel Asso.	Lucan						15				
Mornington and Wellesley Tel Asso. Ltd.	Newton						150				
Moscow Mutual Tel Asso.	Moscow						14				
Mount Albert Tel. Co. Ltd	Mount Albert						436				
Mount Carmel Centralia Tel .Asso.	Centralia						20				
Mount Forest Wellington and Grey Tel. Co.	Mount Forest						125				
Mount Pleasant Tel Co.	Castelton						192	17			
Réseau de Murray-Brighton	Wooler						200				
Muskoka Independent Tel. System	Huntsville						33				
Muskoka Victoria and Haliburton Tel. Co.	Uffington						48				
Cie de télép. du Mississippi	Lanark						50				
New California Rural Tel Asso.	Kingsville						28				
New Dundee Rural Tel. Co. Ltd	New Dundee						225				
New Glasgow Tel. Co.	Aldboro						110				
Niagara District Tel. Co. Ltd	Jordan Station						280				
Nicholas Tel. System	Fergus						13				
Ligne privée de Nipissing	Nipissing	8									
Nissouri Tel. Co. Ltd	Kintore						118				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Noisy River Tel. Co. Ltd	Dunedin						157				
Ligne télép. du Dr Noble	Sutton West						6				
Cie de télép. du comté de Norfolk	Waterford	25	3	154·50			1,148				
Norfolk and Tilsonburg Tel. Asso. Ltd	Mabee						90				
Norland Independent Tel Co	Coboconk						23				
Réseau télép. de Clark nord-est	Oak						17				
North Bonnechere Tel Asso	Renfrew						8				
North Brant Tel. Asso	Chesley						15				
Réseau muni. des tél. de North-Easthope.	Sharkepeare	5		2·33			449				
Northcote Farmers' Tel. Asso	Northcote						25				
Northern Tel. Club	Korah	8					8				
North Huron Tel. Co. Ltd	Wingham						252				
North Wellington Tel. Co	Arthur						80				
Oakwood Tel. Co	Oakwood						1				
Ligne tél. de Oldfields	Dundalk						3				
Réseau télép. muni. du township d'Oliver.	Murillo						147·50	·50			
Omemee Tel. Co	Omemee						19				
Oro Tel. Co., Ltd	Shanty Bay						96				
Ligne privée d'Orr et Steinhoff	Mickle						4·50				
Palace Road Mutual Tel. Co	Napanee						6				
Réseau téléphonique rurale de Parker	Milverton						50				
Park Head Tel. Co	Park Head						8				
Parkhill Rural Tel. Asso	Parkhill						47·50		·12		
Ligne privée de Paul et Eckert	Stratford						360				
Peerless Tel. Asso	Woodstock						2				
Penhurst Tel. Asso	Woodstock						1·50				
Peoples Mutual Tel. Co. Co., Ltd	Bethel						40				
Peoples Tel. and Teleg. Co	Maynooth						165				
Peoples Tel. Co. of Forest, Ltd	Forest						325				
Perth and Christies Lake Tel. Asso	Perth						10				
Plumb Hollow and Eloida Tel. Co	Athens		·25				17				
Réseau téléphonique de Pinegrove	Orillia						2				

Pioneer Tel. Asso.	Woodstock						6				
Port Hope Tel. Co.	Clarke						200				
Port Arthur, City of, Municipal Tel. System	Port-Arthur	340		2,600	2,200						
Réseau tél. de Porte	Brighton						102				
Princeton-Drumbo Tel. Co.	Princeton	60	10				406	70			
Progressive Agriculturalists Tel. System of Korah	Sault-Ste-Marie						7				
Réseau tél. privée de Pefferlaw	Pefferlaw						40	1			
Quaker Tel. Co.	Coldstream	7					100	1			
Queens Line Tel. Asso.	Queens-Line						9				
Ligne privée de Quinlan	Stratford						50				
Rankin Tel. Co.	Rankin						12				
Rainy River International Tel. Co., Ltd.	Rainy-River	75					5				
Reid Norman Tel. Line	Westmeath						20				·25
Rideau View Tel. Asso.	Rideau-View						2				
Rochester Municipal Tel. Asso.	Woodslee						180				
Rockwood & Oustic Rural Tel. Line	Rockwood						38				
Réseau tél. de Romney	Wheatley						24				
Ligne privée de Ronald	Minesing						60				
Ligne privée de Russel	Bailieboro						50				
Cie de télép. de Rose	Oakwood						10				
Cie de télép. de Salem	Salem-Corners						11·50				
Assn de télép. de Salem	Bowmanville						6				
Assn de télép. de Salkeld-Andrews	Goderich						2·50				
Rés. téléph. municipal de Sandwich-Sud.	Maidstone						80				
Sandwich West Co-operative Tel. Asso.	Canard-River						120				
Cie rurale de téléph. Saugeen	Southampton						6				
Assn de téléph. de Saugeen	Hanover						8				
Cie de téléph. Indep. de Scarboro	Highland-Creek						134				
Cie de téléph. de Schomberg, Ltée.	Schomberg						120				
Scotch Line and Micaville Tel. Asso.	Allan's-Mills						24				
Scratch and Palmer Tel. Asso.	Kingsville						2				
Shelburn and Melancton Tel. Asso.	Shelburn						14				
Slate River Valley	Fort-William						76				
Réseau tél. local de Slate-River	Slate-River-Valley										
Assn tél. de la riv. Snake	Cobden						12				
Assn tél. du township de Sombra	Sombra						30				
Assn coopérative de South Bayham et Malahide	Lakeview						24				
Cie de téléph. de South Brant	Walkerton						7·50				
Cie de tél. rurale de South Bruce, Ltée.	Belmore						131				
Assn tél. de South Colchester	Harrow						6				
Cie de téléph. de South Diagonal	Owen-Sound						48				
Assn téléph. de South Elderslie	Chesley						25				
Assn de téléph. rurale de South Leeds et Pittsburg, Ltée.	Gananoque-West						50				
Assn téléph. de South Malahile, Ltée.	Aylmer	100					200				
Assn téléph. de South McNaughton	Renfrew						16				
Assn téléph. de Southwold & Dunwich	Iona-Station						108	5			
Réseau téléph. de Sprague	Mountain-View						500				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale—*Suite.*

Nom de la compagnie	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Cie de téléph. de Springbank	Fordwich						144				
Assn téléph. de Spring Creek	Woodstock						1·50				
Cie téléph. de Spring Creek	Hepworth						20				
Cie téléph. de Stormont	Aultsville						20				
Cie téléph. de Stroud, Ltée	Stroud						26				
Réseau téléph. de St-Clair	Courtright	2					77				·75
Réseau téléph. de St-Johns	Arva						175				
Ste-Marie—Medina Tel. Co., Ltd	Medina						60				
Ste-Marie Exeter & Kirton Tel. Co	Kirkton						1,000				
St. Vincent Local Municipal Tel. System	Meaford						142·50				
Sullivan and Bentinck Tel. Co	Chesley						9				
Sullivan and Elderslie Tel. Co	Chesley						12				
Sunderland Tel. Co	Sunderland	2					40				
Sunshine Tel. Co	Oakwood						5				
Sunny ValleyTel. Co	Chatsworth						2·50				
Sutton and North Gwillimbury Tel. Co., Ltd	Sutton	1					14				
Ligne privée de Swale	Wiarton						20				
Sydney-Bell Tel. Asso	Belleville						27·25				
St. Williams & Forestville Tel. Co	St-Williams						10				
Tara-Keady Tel. Co	Kilsyth	3					22				
Tarentorus Tel. Co., Ltd	Sault-Ste-Marie						14				
Temiskaming Tel. Co., Ltd	New-Liskeard	200		7			220				
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville	18		·25			274				
Thedford, Arkona and E. Lambton Tel. Co., Ltd	Thedford	8					94				
Réseau téléph. rural de Thompson	Hawkesville						12				
Tilbury Tel. Co	Tilbury						400				
Cie muni. du téléph. de Tilbury ouest	Comber	·50					107				
Réseau téléph. de Todd & Darling	Goodwood						30				
Townline Brant and Elderslie Tel. Co	Chesley						5				
Assn muni. du téléph. Tuckersmith	Seaforth						1,030				

Ligne privée de Turner	Millbrook						115				·50
Union Farmers Tel. Co	Neepawa						9				
Union Tel. Club	Owen-Sound						8				
Union Tel. Co., Ltd	Drayton						110				
United Tel. Co., Ltd	Fernhill			·25			300				
Ligne de Ungers	St-Williams						7·25				
Urban and Rural Tel. Co., Ltd	Bothwell	12					400				
Violet Hill Rural Tel. Asso	Violet-Hill						42				
Wallacetown and Lake Shore Tel. Co., Ltd	Wallacetown	3					60				
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	212	1·50	164			335				
West Flamboro Tel. Asso	West-Flamboro						3				
West Garafaxa Co-operative Tel. Asso., Ltd	Belwood						56				
West Williams Rural Tel. Asso	Lamon						60				
WheatleyTel. Co., Ltd	Wheatley	2					70				
White Star Tel. Co	Oakwood						8				
Wightman Tel. System	Clifford						133				
Willowdale Tel. Co., Ltd	Hurdman's-Bridge						10				
Ligne privée de Winter	Aurora						4				
Wolford Rural Tel. Co., Ltd	Easton's-Corners						52				
Woodbridge and Vaughan Tel. Co	Woodbridge	20					500				
Woodville Glen Tel. Co	Woodville	·50					5				
Wroxeter Rural Tel. Co., Ltd	Wroxeter	8					107				
Yarker Tel. Co	Yarker						15				
Yarmouth Rural Tel. Co	New-Sarum						34				
Zorra Tel. Asso	Embro						90				
Total		2,634·50	226·75	91,758·33	154,564·70	638	125,502·16	532·29	52·87		23·83

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Québec.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Arundel Tel. Co)	Arundel	2,750 00		2,750 00	750 00	355 00		50	3	250 00
Asbestos Tel. Co	Asbestos	1,200 00		1,200 00	250 00	197 96		20	1	125 00
Beauce Tel. Co	Beauceville	50,000 00		58,432 00	14,432 15	10,642 48	650		23	5,320 00
Beaudoin Telephone System	Broughton-Station			10,000 00	1,200 00	150 00		80		
Bell Tel. Co., Ltd	Montréal	12,250,000 00	4,899,000 00	25,589,569 63	7,030,789 02	5,427,179 00	*44,900	*9,593	8,017	315,344 52
Bellevedere Tel. Syndicate	Sherbrooke	250 00		250 00	42 00	44 00		5		
Bessette Tel. System	Sainte-Sabine			205 50	72 00	170 90		9		
Blanchard Tel. Co	Saint-Marc							4		
Brompton Pulp and Paper Co's. Private Line	East-Angus			1,670 22	204 00	22 00		4		
Canadian Tel. Co	Sawyerville	10,000 00	2,000 00	26,000 00	11,378 50	9,970 70		655	16	6,325 95
Charlevoix and Saguenay Tel. Co	Murray-Bay	60,000 00	20,000 00	83,777 00	12,104 44	6,106 62		530	24	2,817 57
Chateau Richer Tel. System	Chateau-Richer			350 00	100 00	25 00		13	1	25 00
Citizens Tel. Co	Dunham			8,000 00	3,320 00	2,090 00		250	5	1,250 00
Conception Tel. Asso	Conception	500 00		500 00	126 60	73 55		5	1	
Ligne privée de Danis	L'Annonciation			10,050 00	1,890 00	1,463 00		70	6	1,463 00
Drummond Tel. Co., Ltd	Drummond	8,200 00		8,941 60	4,295 15	1,065 00				
East Wakefield Tel. Co	St-Pierre de Wakefield	2,500 00		2,500 00	417 52	341 36		34	2	85 00
Eastern Townships Tel. Co	Sherbrooke	40,000 00	50,000 00		21,310 00	17,350 00		1,540	26	8,200 00
Farmers Tel. Syndicate	Bedford	777 00		775 00	41 25	51 90		21		
Foster and Bondville Private Tel Co	Foster-Junction			400 00		13 00		10		
Farrelton and Fieldville Tel. Co	Farrelton			4,300 00	763 00	500 00		50	1	300 00
Geneva Rural Tel. Asso	Geneva	420 00		1,000 00	104 50	110 00		19		
Graham Tel. Co	Buckingham			400 00	135 00	35 25		7	1	20 00
Henryville Tel. Co	Henryville	2,000 00		2,000 00	577 50	468 00		43	2	240 00
Hill Tel. Line	Bedford			5,000 00	2,035 00	1,035 00		170	4	500 00
Ligne privée de Joyal et Boneau	Actonvale	200 00		200 00	102 45	116 50		5		
†Kamouraska Tel. Co	Fraserville	141,250 00	89,500 00	198,403 37	18,769 58	12,478 14		1,300	68	
Laurentide Tel. Co	Gatineau-Point	2,100 00		2,296 00	404 00	241 00		28	5	208 00
Little Nation Tel. Co	Cheneville	2,250 00		4,500 00	1,000 00	737 75		52	10	250 00
Lievre River Tel. Co., Ltd	Buckingham			25,749 49	989 96	392 21		57		
Macdonald and O'Brien Private Line	Hervey-Junction			69,625 00	1,691 15	4,908 00		53		2,052 00
Maniwaki Tel. Co	Maniwaki	2,100 00		2,000 00	7,500 00	6,500 00		23		
Maniwaki Electric Tel. Co	Maniwaki	4,500 00		10,402,52	1,633 81	360 74	4	51	1	365 00

Megantic Peoples Tel. Co.	Rectory-Hill	24,000 00		32,000 00	6,000 00	4,443 00		570	7	3,800 00
Melbourne Ridge Tel. Co., Ltd.	Melbourne	2,000 00	1,600 00	1,066 26	449 00	218 90		28	1	25 00
Merchants Tel. Co. of Montreal	Montréal	61,100 00	218,414 46	235,700 00	20,435 00	24,243 94		675 00	26	10,687 00
Miltimore Tel. System	Iron-Hill			4,000 00	1,430 00	165 00		90		
National Tel. Co.	Lévis	606,400 00	150,596 00	778,592 15	40,452 51	14,051 16	352	1,979	121	14,878 68
Assoc. téléph. de Notre-Dame de Ham	Notre-Dame de Ham		2,780 00	3,042 00	712 00	464 40		62		
Cie téléph. de Orford	Sherbrooke			200 00	75 00	40 00		5		
Otis Quarries Ltd., Tel. Line	Grande-Ligne									
Pike River Farmers Tel. Asso.	Pike-River,	1,700 00		1,700 00	220 00			32		
Cie téléph. de Portneuf	St-Casimir	40,700 00		50,036 41	10,276 29	6,675 82		465		
Cie téléph. de Pratte	St-Célestin	15,000 00		15,000 00	3,898 27	3,287 73		280		
Rupert and North Wakefield Tel. Co.	North-Wakefield	1,800 00		1,800 00	550 00	298 60		59		
Saguenay and Quebec Tel. Co.	Chicoutimi	40,600 00	81,000 00	134,323 56	12,060 09	6,651 33		672	26	5,225 00
St. Catherine and St. Joachim Tel. Co.	Ste-Catherine				1,300 00	685 00		120	6	200 00
St. Charles Private Tel. Co.	St-Charles			600 00	120 00	20 00		13		
St. Gabriel de Brandon Tel. Co.	St-Gabriel de Brandon				520 00	640 00		34	3	350 00
St. Henri de Mascouche Tel. Syndicate	St-Henri de Mascouche							12		
Ligne privée de St-Hugues	St-Hugues			200 00	284 00	203 53		42		
Ligne privée de St-Luc	Champlain			7,500 00	780 00	130 00		50	2	120 00
St. Lucie Tel. Co.	Ste-Lucie			450 00				5		
St. Madeleine Tel. Syndicate	Ste-Madeleine			128 00				9		
St. Maurice and Champlain Tel Co.	Batiscan	35,200 00	10,000 00	51,259 78	4,773 44	3,568 73		225	14	
St. Ours Tel. Co.	St-Ours	3,500 00		7,700 00	900 00	570 00		50	7	400 00
St. Philemon Tel. Co.	St-Philémon	1,050 00		4,000 00	1,093 25	671 28		47	8	87 00
St. Sebastien Tel. Co.	St-Sébastien	2,520 00	340 00	2,361 24	150 00	132 50		78	2	132 50
South Durham Bethel and Davidson Hill Tel. Co.	South-Durham	600 00		600 00	10 00	5 00		6		
Tourist and Rivière du Loup Falls Tel. Co.	St-Paulin			8,000 00	2,056 35	898 55		117		
Valcourt Tel. Co.	Valcourt	3,000 00		3,000 00	362 75	120 00		30	1	150 00
Vale Perkins and Mansonville Private Line	Vale-Perkins			340 00	50 00	25 00		5		
Ligne privée de Villeneuve	Lavaltrie			845 00	170 00	40 00		8		
Wakefield and Masham Tel. Co.	Wakefield	1,600 00		1,600 00	1,133 89	430 45		66	3	313 49
Weedon Tel .Co.	Weedon-Station	1,500 00						30	2	60 00
Woburn Tel. Co.	Woburn			950 00	184 00	174 64		8	1	90 00
Wright and Pontiac Tel Co.	Heyworth	2,200 00		1,818 17	607 30	256 53		44	2	200 00
Total		13,675,467 00	5,525,230 46	27,480,159 90	7,242,056 72	5,567,880 15	45,906	20,667	8,449	381,859 71

† Chiffres de 1911. *Québec seulement.

TABLEAU 4.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine. Galvanisé. Fil simple.	Urbaine. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaine. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaine. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaine. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurale. Galvanisé. Fil simple.	Rurale. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurale. Fil de cuivre. Aérien.	Rurale. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurale. Fil de cuivre. Sous-marin.
Québec.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Arundel Tel. Co	Arundel						50				
Asbestos Tel. Co	Asbestos						4				
Beauce Tel. Co	Beauceville	161	37				140				
Beaudoin Tel. System	Broughton-Station						70				
*Bell Tel. Co., Ltd	Montréal			32,411	102,564	174	30,030				
Bellevedere Tel. Syndicate	Sherbrooke						4				
Bessette Tel. System	Ste-Sabine						10				
Blanchard Tel. Co	St-Marc						1				
Brompton Pulp & Paper Co's. Private Line	East-Angus	3					17				
Canadian Tel. Co	Sawyerville	200		25			600				
Charlevoix & Saguenay Tel. Co	Murray-Bay	800	10	4·25			266	220			
Chateau Richer Tel. System	Chateau-Richer						2·50				
Citizens Tel. Co	Dunham						350				
Conception Tel. Asso	Conception						5				
Ligne privée de Danis	L'Annonciation	11					115				
Drummond Tel. Co., Ltd	Drummond										
East Wakefield Tel. Co	St-Pierre de Wakefield						34				
Eastern Township Tel. Co	Sherbrooke	40	6	13			300				
Farmers Tel. Syndicate	Bedford						24				
Foster & Bondville Private Tel. Co	Foster-Junction						4·50				
Farrelton and Fieldville Tel. Co	Farrelton	10	·75				44				
Geneva Rural Tel. Asso	Geneva						11				
Graham Tel. Co	Buckingham						5				
Henryville Tel. Co	Henryville	2·50					38				
Hill Tel. Line	Bedford	25					100				
Ligne privée de Joyal & Boneau	Actonvale						2·50				
†Kamouraska Tel. Co	Fraserville						4,850				
Laurentide Tel. Co	Gatineau-Point	3					17				
Little Nation Tel. Co	Cheneville	5					20	46			
Lievre River Tel. Co., Ltd	Buckingham							120			
Ligne privée de Macdonald & O'Brien	Hervey-Junction						187	43			

Maniwaki Tel. Co.	Maniwaki	5					17				
Maniwaki Electric Tel. Co.	Maniwaki						92				
Megantic People's Tel. Co.	Rectory-Hill						640				
Melbourne Ridge Tel. Co.	Melbourne						30				
Merchants Tel. Co. of Montreal	Montréal	800		3,758·50							
Miltimore Tel. System	Iron-Hill						80				
National Tel. Co.	Lévis		854	600	75		3,421				
Notre Dame de Ham Tel. Co.	Notre-Dame de Ham						15				
Oxford Tel. Asso.	Sherbrooke						4				
Otis Quarries, Ltd., Tel. Co.	Grande-Ligne										
Pike River Farmers Tel. Asso.	Pike-River						14				
Portneuf Tel. Co.	St-Casimir						200				
Pratte Tel. Co.	St-Célestin						150				
Rupert & North Wakefield Tel. Co.	North-Wakefield						25				
Saguenay & Quebec Tel. Co.	Chicoutimi	352	184	128			479	180			
St. Catherine & St. Joachim Tel. Co.	Ste-Catherine						40				
St. Charles Private Tel. Co.	St-Charles						3				
St. Gabriel de Brandon Tel. Co.	St-Gabriel de Brandon	50					10				
St. Henri de Mascouche Tel. Syndicate	St-Henri de Mascouche										
Ligne privée de St-Hugues	St-Hugues						14		·50		
" St-Luc	Champlain						40				
St. Lucie Tel. Co.	Ste-Lucie						10				
St. Madeleine Tel. Syndicate	Ste-Madeleine						9				
St. Maurice & Champlain Tel. Co.	Batiscan	200		47			191	15			
St. Ours Tel. Co.	St-Ours	50					25				1
St. Philemon Tel. Co.	St-Philomon						54				
St. Sebastien Tel. Co.	St-Johns						42				
South Durham, Bethel & Davidson Hill Tel. Co.	South-Durham						17				
Tourist & Rivière du Loup Falls Tel. Co.	St-Paulin	250		5	7		350				
Valcourt Tel. Co.	Valcourt						20				
Lig. priv. de Vale Perkins & Mansonville	Vale-Perkins						6				
" Villeneuve	Lavaltrie						12				
Wakefield & Masham Tel. Co.	Wakefield						42				
Weedon Tel. Co.	Weedon-Station						9				
Woburn Tel. Co.	Woburn	4					18				
Wright & Pontiac Tel. Co.	Heyworth						136				
Total		2971·50	1,091·75	36,991·75	102,646		43,516·50	624	·50		1

* Longueur de fils téléph. dans Québec seulement. † Chiffres de 1911.

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnétique.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.
Saskatchewan.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Cie téléph. de Abbotsford Ltée	Wolesley	6,925 00		6,600 00	197 00	197 00		37	2	150 00
" Adelaide "	Rouleau	1,825 00		1,200 00	246 00	188 00		21		25 00
" Almeda "	Almeda				1,260 00	900 00		76	4	484 00
" Allan "	Allan	9,375 00		10,170 60	1,290 00	940 00		86	2	720 00
" Allindale "	Sintaluta	2,375 00			150 75	74 55		19		
" Arm River "	Girvin	2,000 00	925 00	1,060 00	165 00	93 35			1	25 00
" Audrey	Carievale	2,500 00		1,562 27	178 40	72 40		16		
" Argyle	Craik	1,125 00		2,008 34	306 00	58 20		17		
" Ambassador	Nokomis	1,400 00		1,239 00				14		
" Balcarres-Nord Ltée	Balcarres	875 00		873 00	70 00	34 25		7		
" Balcarres-Sud "	Balcarres	2,700 00	3,300 00	3,355 00	250 00	495 00			2	150 00
" Balcarres-Ouest "	Balcarres	1,350 00		1,010 00	30 00	17 35		10		
" Bee Line	Abernethy	1,175 00		1,120 00	49 00	49 00		8		
" Belbeck	Belbeck	3,800 00		3,875 00	625 80	130 44		31		
" Benson	Estevan	1,300 00						11		
" Bonnie Blink	Pense	1,500 00		1,000 00	180 00	120 00		12		
" Boggy Creek Ltée	Lumsden	2,675 00	200 00	2,675 00	402 00	402 00		23		96 00
" Broderick "	Broderick	4,225 00	3,059 57	7,565 00	1,179 75	530 30		58	2	375 00
" Broadway	Bell-Plaine	1,100 00		1,078 39	62 00	62 00		12		
" Brownhill	Grenfell	2,400 00	250 00	2,500 00	81 65	158 00		21	1	50 00
Cie télé. Buck Lake Farmers Mutual Ltée	Milestone	1,150 00		1,255 00	304 00	308 70		20		
Cie téléph. de Buffalo Head Ltée	Arcola	3,750 00		4,363 90	600 00	322 25		28	1	25 00
" Buffalo Hill "	Southey	2,250 00		2,650 00	285 00	113 20		19		
" Buffalo Lake "	Tuxford	3,700 00		3,500 00	425 85	331 05		28	1	293 30
" Capital	Régina	1,200 00		819 85				7		
" Carievale Ltée	Carievale	2,450 00		3,505 80	1,031 45	1,096 17		45	4	545 00
" Carmel "	Moosejaw	1,750 00		1,750 00	159 31	159 31		14		
" Chickney	Abernethy	1,000 00		650 00	72 00	59 00		8		
" Chester	Moosejaw	3,600 00		3,600 00	594 00	293 00		33		
" Cobourg	Moosejaw	800 00		800 00	69 55	58 00		7		
" Corinne	Milestone	3,300 00		3,500 00	643 00	570 80		44		
" Cory Ltée	Saskatoon	2,900 00		3,200 00	725 00	107 75		29		
" Coulee "	Pense	1,300 00		1,250 00	238 30	200 00		13	2	150 00
" Coulee View	Grande-Coulée	1,200 00			109 00	109 00				

Cie téléph. de Creelman	Creelman	5,750 00		5,750 00	2,180 00	890 00		80	2	440 00
Cie téléph. de Cupar	Cupar	800 00								
Cie téléph. de Davidson-Western	Davidson	1,000 00		910 00	200 00	50 00		10		
Cie téléph. de Dalesboro	Dalesboro	1,350 00		1,328 41	180 00	14 60		12	1	10 00
Cie téléph. de Dalmeny	Dalmeny	5,100 00		5,273 95	590 45	485 64		75	2	265 00
Cie téléph. de Dee Line	Abernethy	375 00		365 00	52 20	45 00		5		
Cie téléph. de Deveron	Deveron	1,700 00		1,700 00				17		
Cie téléph. de Doukobor	Verigin	5,000 00		2,731 20	360 00	360 00		5		
Cie téléph. de Drinkwater-Briercrest	Drinkwater	1,075 00		1,609 39	486 00	457 00		27	1	
Cie téléph. de Duff Ltée	Duff	1,900 00		1,781 00	114 00	45 00		13		
Cie téléph. de Dundurn	Dundurn	2,900 00		5,335 00	374 71	374 71		42		
Cie téléph. de Dundurn Ltée	Dundurn	2,590 00		281 06	1,683 62	1,123 76		51	5	800 00
Duval et Long-Lake Ltée	Mayview	4,500 00	1,000 00	3,975 00	420 00	140 00		32	2	240 00
Cie téléph. de East Fillmore	Fillmore	1,500 00	200 00	1,700 00	260 00	88 70		13	1	20 00
Cie téléph. de East Halbrite	Halbrite									
Cie téléph. de East Ltée	Abernethy	2,700 00		2,700 00	178 45	36 00		7		
Cie téléph. de Eastview Ltée	Elstow	1,152 00		1,552 25	33 80	33 80		13		
Cie téléph. de Edgeley Ltée	Qu'Appelle	4,075 00		4,200 00	248 70	276 08		28		
Cie téléph. d'Edzell	Saskatoon	4,800 00		1,825 00	320 00	179 00		32	1	20 00
Cie téléph. d'Elgin Ltée	Moosimin	600 00		600 00	108 00	100 80		9	1	10 00
Cie téléph. d'Ellisboro Ltée	Ellisboro	3,725 00		3,600 00	300 00	180 00		32	1	50 00
Cie téléph. d'Elmore	Elmore	5,525 00		5,575 00	675 00	675 00		75		
Cie téléph. d'Elstow Ltté	Elstow	6,400 00		4,000 00	1,260 00	687 00		86	1	100 00
Cie téléph. d'Empire Ltée	Carievale	1,050 00		1,060 00	168 50	126 13		14	1	10 00
Cie téléph. d'East-Weyburn	Weyburn	500 00		521 60	591 00	56 30		5		
Cie téléph. de Farmington	Hanley	1,050 00		1,200 00				12		
Cie téléph. de Fair Play	Indian-Head									
Cie téléph. de Fairmede Ltée	Earlswood		3,300 00	3,300 00	432 00	347 80		24	1	50 00
Cie téléph. de Fairview Ltée	Régina	900 00		996 00	112 00	89 40				
Farmers Northeast Tel. Co	Kronan	950 00		1,045 00	202 80	193 80				
Cie téléph. de Fleming	Fleming	1,450 00		2,380 00	1,184 60	1,078 49			2	520 00
Cie téléph. de Fleming-North	Fleming	1,950 00		1,950 00	344 00	172 00		24	1	20 00
Cie téléph. de Fleming-sud	Fleming	2,675 00	2,825 00	3,100 00	562 00	104 50		38		
Cie téléph. de Florence Ltée	Carnduff	2,500 00		2,500 00	496 09	470 50		30	2	130 00
Cie téléph. de Foam-Lake	Foam-Lake									
Cie téléph. de Forest Ltée	Lumsden	3,300 00		3,200 00	576 00	247 00				
Cie téléph. de Fort-Pelly Ltée	Pelly	710 00		695 00	6 00	6 00		11		
Cie téléph. de Foster Ltée	Abernethy	2,500 00		2,500 00	300 00	180 50		22	1	25 00
Cie téléph. de Francis Ltée	Francis	3,100 00		3,489 50	400 00	210 35		26		
Cie téléph. de Foxleigh	Régina	2,600 00		2,780 00				13		
Cie téléph. de Francis nord	Francis	900 00		3,194 00				26		
Cie téléph. de Glen-Ewen Ltée	Glen-Ewen	9,000 00		8,264 20	1,806 35	1,463 94		77	3	1,060 00
Cie téléph. de Glenside Ltée	Glenside	2,625 00		2,500 00	567 00	666 00		20	2	264 00
Cie téléph. de Govan Ltée	Govan	8,975 00		12,513 85	3,145 50	1,936 00		97	2	
Cie téléph. de Gray-Milestone Ltée	Milestone	2,250 00		2,886 00	285 60	285 60		28		
Cie téléph. de Greendale	Boharm	1,000 00		750 00	64 40	69 00		7		
Cie téléph. de Grassmere	Qu'Appelle	1,200 00		1,450 00	20 00	15 00		13		
Cie téléph. de Graytown Ltée	Windthorst	2,525 00		1,355 69	523 00	173 20		21	6	81 00
Cie téléph. de Grenfell Ltée	Grenfell	1,575 00		1,978 13	278 95	109 55		19	1	25 00
Cie téléph. de Hay-Creek	Maple-Creek	950 00		900 00				8		
Cie téléph. de Hepburn Ltée	Hepburn	5,025 00		5,552 18	223 00	223 00		67		

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnétique.	Employés et rémunération. Nombre	Employés et rémunération. Montant.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Cie téléph. rurale de Heward	Heward	3,850 00		3,850 00	234 00	234 00		13	1	80 00
Cie téléph. rurale de Heils Lake Ltée	Lemberg	2,250 00		1,962 50				18		
Cie téléph. rurale de Hill Farm Ltée	Lemberg	3,775 00		4,340 00	465 00	126 20		31		
Cie téléph. rurale de Huron & Clinton	High-Pond	3,500 00			396 16	348 50		28	2	65 00
Cie téléph. rurale d'Huronville	Huronville	3,025 00		3,228 50				32		
Cie téléph. rurale d'Holdonian	Francis	475 00		858 00	108 00	105 00		9		
Cie téléph. rurale d'International	North-Portal	700 00		685 00	160 00	89 50		10		
Cie téléph. rurale de Kenlis Ltée	Kenlis	1,250 00		1,250 00	225 00	50 00		15	1	15 00
Cie téléph. rurale de Kenilworth Ltée	Pense	4,800 00			180 00					
Cie téléph. rurale de Kinley	Kinley	1,375 00		562 14	192 50	227 50		11	1	35 00
Cie téléph. rurale Kendalton	Kendalton	900 00						9		
Cie téléph. rurale de King-Edward	Régina							12		
Cie téléph. rurale de Lang Mutual No. 1	Lang	630 00		612 50				18		
Cie téléph. rurale de Lang Mutual No. 2	Lang	630 00		480 00				18		
Cie téléph. rurale de Lang Mutual No. 3	Lang	700 00		1,540 00				14		
Cie téléph. rurale de Lang Mutual No. 4	Lang	1,200 00		1,200 00				23		
Cie téléph. rurale de Lang Mutual No. 5	Lang	1,400 00						29		
Cie téléph. rurale de Livingston	Brownlee	1,150 00						11		
Cie téléph. de Lac Qui Parle	Midale	5,800 00		5,800 00	460 00	460 00		58		
Cie téléph. rurale de Laird Ltée	Laird									
Cie téléph. rurale de Lake Centre Ltée	Strassburg									
Cie téléph. rurale de Lake	Abernethy	600 00		650 00	39 00	29 00		8		
Cie téléph. rurale de Lampman Ltée	Lampman	625 00	250 00	2,671 13	30 00	30 00		16		
Cie téléph. rurale de Langbank	Langbank	22,650 00		1,225 00	84 10	6 00		11		
Cie. téléph. rurale de Lumsden-Beach	Lumsden	2,400 00		1,000 00	222 00	274 40		24	1	35 00
Cie téléph. de Lumsden Radial Ltée	Lumsden	3,000 00		3,000 00	3,200 00	2,465 00		100	5	1,800 00
Cie téléph. rurale de Maple-Leaf Lté	Tuxford	2,500 00		1,100 00	359 00	342 00		20	3	330 00
Cie téléph. rurale de Maple-Valley	Davidson		3,937 00	4,170 00	560 00	294 47		28	1	25 00
Cie téléph. rurale de Markinch	Markinch									
Cie téléph. rurale de Melford	Melford		9,100 00	9,100 00	2,355 00	1,508 76		112		900 00
Cie téléph. de Midale Ltée	Midale	1,700 00	400 00	2,316 46	917 28	700 93		29	2	480 00
Cie tél. de Milestone Farmers Mutual Ltée	Milestone	315 00	1,500 00	3,405 00	2,521 45	2,825 37		67	2	1,817 35
Cie téléph. rurale de Minnesota	Vanscoy	575 00		829 90	237 50	363 90		21		
Entreprise rurale téléph. de Moosejaw	Moosejaw	875 00		810 00	140 00	73 00		7		

Cie rurale téléph. de Moosejaw, Granton & Blue-Hill Ltée	Moosejaw	4,800 00	1,100 00		680 00	659 00		45	1	100 00
Cie rur. téléph. de Moosomin-Est Ltée	Moosomin	775 00	750 00	1,100 00	160 00	91 55		10	5	2,800 00
" Moosomin Ltée	Moosomin	3,750 00		3,940 32	844 80	335 10		53	1	50 00
" Moose Mountain Ltée	Arcola	4,875 00		4,633 92	780 00	660 39		39	2	432 40
" McTaggart	McTaggart	4,825 00		5,747 00	685 60	679 70		68	3	1,035 00
" New Deloraie	Davidson									
" New Steinbach	Aberdeen	1,200 00		2,259 55	27 00	27 00		9		
" North Aberdeen Ltée	Aberdeen	525 00		600 00	144 00	31 90		6		
" North Carievale	Carievale	900 00		877 49	65 00	65 00		13	1	60 00
" North Antler	Antler									
" North East Weyburn	Weyburn	1,100 00		886 80	110 70	110 70		11		
" North Halbrite Ltée	Halbrite	3,475 00		4,511 60	336 00	129 00		27		
" North Pense	Pense	6,450 00		6,460 00	945 00	189 00		63	3	756 00
" North Portal Ltée	North-Portal	2,275 00		2,537 00	522 00	243 90		29		
" North Regina	Régina									
" North Weyburn	Weyburn	3,300 00		3,219 98	422 50	99 75		32		
" Norquay Neewin	Norquay	2,407 50		2,407 50				50		
" Nutana	Saskatoon	900 00		900 00	144 00	47 80		9		
" Okabena	Drinkwater	990 00		985 72	63 00	63 00		18		
" Oxbow	Oxbow	5,675 00		7,072 00	1,134 00	518 00		63	1	335 00
Oxbow Tel. & Lighting Ltd	Oxbow	1,975 00	4,600 00	6,004 80	2,839 75	1,672 92		86	3	761 50
Cie rur. téléph. de Pasqua	Pasqua	500 00						10		
Pasqua S.E. R. Tel. Co., Ltd	Pasqua	1,000 00		1,240 00	11 00	11 00		9		
Cie rur. téléph. de Pengarth	Pengarth	2,900 00		1,260 00	300 00	83 00		20		
" Pheasant Creek	Lemberg	2,500 00		1,991 02	159 40	204 82		21	1	15 00
" Pheasant Forks	Lemberg	1,800 00		1,500 00	60 00	60 00		12		
" Pheasant Plains Ltée	Blackwood	1,675 00		1,945 90	151 00	73 10		11	1	12 00
" Pioneer	Moose-Jaw	1,100 00		1,100 00	55 00	50 00		11		
Prairie Centre Farmers Ltd	Erskine	4,500 00		3,375 00	273 00	288 00		70		
Cie rur. téléph. de Prairie Home	Craik	1,800 00		2,300 00	270 00	58 80		18		
" Prairieville	Swift-Current	875 00		1,000 00	180 00	100 00		10		
" Red Fox Valley	Sintaluta	2,800 00		2,600 00	140 00	25 00		19		
" Regina Beach	Lumsden	2,500 00		2,900 00		221 70		25	1	105 00
" Regina Grandview	Kronau	3,850 00		3,805 85	330 00	239 25		22		
" Riga	Riga	1,500 00		1,600 00	240 00	94 00				
" Riverside	Rouleau									
" Rocanville Ltée	Rocanville	6,000 00		5,522 00	1,018 00	1,021 51		55		
" Rose Valley	Indian-Head	4,075 00		4,085 92	661 00	370 25		37	2	55 00
" Rosthern	Laird									
" Rough Bark	Goodwater	1,875 00		1,900 00	300 00	115 00		23	5	90 00
" Rouleau Farmers Ltée	Rouleau	1,600 00		1,750 00	318 75	555 00		25	7	375 00
" Ruby	Aylesbury	1,100 00		1,100 00	66 00	50 70		11		
" Rudolf Ltée	Rouleau	1,275 00		1,600 00	336 00	85 00		14	1	25 00
" Rufus	Pense	1,100 00		532 77	198 00	59 96		11	3	136 84
Téléphone du Gouvt. de la Saskatchewan	Régina		3,481,960 54	3,481,960 54	434,112 80	242,183 02	*5,401	5,613	182	337,624 92
Cie rur. téléph. de Saltcoats	Saltcoats	6,575 00		8,640 00	1,424 20	1,432 95		82	1	150 00
" Sherwood	Régina	4,375 00		4,000 00				35		
" Silverton	Carnduff	1,875 00		1,875 00	440 00	150 00		22	2	35 00

*Comprend 925 téléphones automatiques.

TABLEAU 1—RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnétique.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Cie rur. tél. de Simpson	Simpson	4,150 00	....	5,000 00	1,260 00	762 25	....	59	3	590 00
" South Antler	Carnduff	1,100 00	....	1,100 00	156 00	116 59	....	13	2	35 30
" South Arcola	Arcola	4,375 00	....	4,327 05	700 00	580 88	....	35	2	291 48
" South Carievale Ltée	Carievale	1,125 00	....	973 00	150 00	210 42	....	15	1	10 00
" South Gainsborough	Gainsborough	2,475 00	....	2,500 00	200 00	200 00	....	25	2	145 00
" Springdale	Régina	1,125 00	....	1,565 52	144 00	144 00	....	12	....	....
" Spring Coulee	Sintaluta	1,225 00	....	1,166 43	100 00	60 00	....	10	....	....
" South Carlyle	Carlyle	975 00	....	475 74	....	....	....	8	....	....
" South Regina	Régina	1,000 00	....	....	....	....	....	10	....	....
" Springcreek-Coverdale Lt	Moosomin	3,575 00	....	1,627 35	520 00	160 00	....	26	....	....
" Stewart Valley-Leinan	Stewart-Valley	2,025 00	....	1,900 61	....	....	....	12	....	....
" Stony Beach Ltée	Belle-Plaine	5,500 00	....	4,859 07	626 25	462 51	....	55	3	411 65
" Stanley Ltée	Moosomin	1,100 00	....	....	180 00	15 00	....	12	....	....
" Summerberry	Summerberry	4,325 00	....	4,275 00	....	....	....	36	....	....
" Stoughton	Stoughton	3,600 00	....	2,775 00	136 65	136 65	....	36	1	20 00
Cie téléph. de Summerberry Village	Summerberry	352 00	....	350 00	33 00	33 00	....	....	....	....
Cie rur. tél. de Summerhill	Grenfell	1,125 00	....	1,082 32	135 00	71 50	....	9	....	....
" Summerside	Caron	4,525 00	....	4,172 17	342 50	342 50	....	33	....	....
" Sunny-Hill	Drinkwater	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" Sunrise	Grande-Coulée	1,200 00	....	505 12	494 36	494 36	....	12	....	....
" Sunny-South Ltée	Indian-Head	1,050 00	....	1,059 48	204 20	92 24	....	11	....	....
" Superior	Swift-Current	2,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....
" Sutherland	Saskatoon	1,200 00	....	....	108 90	108 90	....	12	....	....
" Sydenham Ltée	Guernsey	2,250 00	....	2,250 00	349 50	130 00	....	19	....	....
" Tantallon Ltée	Tantallon	3,500 00	....	3,200 00	480 00	205 00	....	33	2	175 00
" Theodore Springside et Beaverdale	Theodore	3,525 00	....	....	700 00	423 25	....	46	2	200 00
Cie rur. tél. de Thunder-Creek Ltée	Carievale	925 00	....	950 00	97 60	83 50	....	13	....	....
" Truax	Avonlea	5,000 00	....	5,000 00	926 10	1,222 10	....	34	1	175 00
" Vanscoy Ltée	Vanscoy	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" Vernon	Moosejaw	375 00	....	380 00	64 65	43 50	....	5	....	....
" View-Hill Ltée	Estevan	2,850 00	....	2,793 56	288 00	133 30	....	23	1	50 00
" Venn	Venn	1,921 90	3,977 90	7,639 35	1,008 00	820 00	....	56	....	....
" Waldheim Ltée	Waldheim	2,200 00	....	1,870 00	250 00	250 00	....	25	4	150 00

Cie rurale tél. du lac Wall	Dundurn	1,050 00		1,300 00	170 00	104 00		12		
Cie rurale tél. de Wascana Ltée	Lumsden	2,600 00		2,550 00	214 00	211 00		26	1	20 00
Cie rurale tél. de Weldon Ltée	Grenfell	3,900 00		3,900 00	57 50	96 25		28		
Cie rurale tél. de Welwyn	Cailmount	2,850 00		1,392 00	725 00	254 30		45	2	248 00
Cie rurale tél. de Westfield Ltée	Wolseley	2,850 00		2,175 00	275 00	158 00		23		
Cie rurale tél. de West Pioneer	Moose-Jaw									
Cie rurale tél. de Westview	Westview	5,100 00		5,100 00	272 00	272 00		34		
Cie rurale tél. de West Weyburn	Weyburn	375 00		375 00	25 00	18·25		5		
Cie rurale tél. de Weyburn Ltée	Weyburn	9,375 00		9,150 00	1,500 00	1,135 00		75	3	625 00
Cie rurale tél. de Wheatland Ltée	Carnduff	4,000 00		4,000 00	900 00	550 00		50	1	50 00
Cie rurale tél. de Wide Awake Ltd	Indian-Head	3,900 00		4,765 00	936 00	390 19		39	1	85 00
Cie rurale tél. de Wilcox Mutual Ltée	Wilcox	2,925 00		2,600 00	1,512 00	1,123 00		83	3	880 00
Cie rurale tél. de Wildwood	Carlyle	1,300 00		1,425 00	300 00	150 50		12		
Cie rurale tél. de Willmar Ltée	Willmar	4,800 00		5,126 00	420 00	252 00		34	1	180 00
Cie rurale tél. de Windum Ltée	Waldheim	3,900 00		4,737 00	520 00	340 00		52	3	280 00
Cie rurale tél. de Woodlands	Moosomin	2,200 00		2,201 15	340 00	20 00		17	1	25 00
Cie rurale tél. de Wheatbelt No 1	Delisle	3,050 00		3,545 00				29		
Cie rurale tél. de Wheatbelt No 2	Delisle	3,025 00		3,540 00				32		
Cie rurale tél. de Wheatbelt No 3	Delisle	750 00		2,100 00				14		
Cie rurale tél. de Yellow Grass Ltée	Yellow-Grass	1,700 00		1,700 00	150 95	150 95		179		
Cie rurale tél. de Yorkton Ltée	Yorkton	8,300 00		8,000 00	830 00	495 00		83		
Cie rurale tél. de Yorkton-nord Ltée	Yorkton	4,600 00		5,490 45	430 00	141 25		43		
Total		532,808 40	3,522,635 01	3,997,931 74	517,559 18	299,588 66	5,401	11,269	347	362,410 74

TABLEAU 6—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine. Galvanisé. Fil simple.	Urbaine. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaine. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaine. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaine. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurale. Galvanisé. Fil simple.	Rurale. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurale. Fil de cuivre. Aérien.	Rurale. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurale. Fil de cuivre. Sous-marin.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Miles.
Saskatchewan—Suite.											
Cie rurale tél. d'Abbotsford Ltée	Wolesley	......	......	......	......	......	44·50	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Adelaïde Ltée	Rouleau	......	......	......	......	......	40	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Alameda Ltée	Alameda	......	......	......	......	......	75	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Allan Ltée	Allan	......	......	......	......	......	86	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Allindale Ltée	Sintaluta	......	......	......	......	......	48	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Arm River Ltd	Girvin	......	......	......	......	......	47	2	......	......	......
Cie rurale tél. d'Audrey	Carievale	......	......	......	......	......	35	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Argyle	Craik	......	......	......	......	......	32	......	......	......	......
Cie rurale tél. d'Ambassador	Nokomis	......	......	......	......	......	23	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Balcarres-nord	Balcarres	2	......	......	......	......	14	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Balcarres-sud	Balcarres	......	......	......	......	......	27·50	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Balcarres-ouest Ltée	Balcarres	......	......	......	......	......	19	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Bee Line	Abernethy	......	......	......	......	......	9	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Belbeck	Belbeck	......	......	......	......	......	30·25	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Benson	Estevan	......	......	......	......	......	22	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Bonnie Blink	Pense	......	......	......	......	......	12	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Boggy Creek Ltée	Lumsden	......	......	......	......	......	60	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Broderick Ltée	Broderick	......	......	......	......	......	169	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Broadway	Belle-Plaine	......	......	......	......	......	11	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Brownhill	Grenfell	......	......	......	......	......	23	......	......	......	......
Cie r. t. de Buck-Lake Farmer Mutual ltée	Milestone	......	......	......	......	......	18·25	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Buffalo Head	Arcola	......	......	......	......	......	30	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Buffalo Hill	Southey	......	......	......	......	......	51	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Buffalo Lake Ltée	Tuxford	......	......	......	......	......	28 50	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Capital	Régina	......	......	......	......	......	18	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Carievale Ltée	Carievale	......	......	32	......	......	......	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Carmel Ltée	Moose-Jaw	......	......	......	......	......	39·33	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Chickney	Abernethy	......	......	......	......	......	6·75	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Chester	Moose-Jaw	......	......	......	......	......	98	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Cobourg	Moose-Jaw	......	......	......	......	......	12	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Corinne	Milestone	......	......	......	......	......	44	......	......	......	......
Cie rurale tél. de Cory Ltée	Saskatoon	......	......	......	......	......	......	......	22	......	......

Coulee R. Tel. Co., Ltd	Pense						30·50				
Coulee View R. Tel. Co	Grande-Coulée						10·50				
Creelman R. Tel. Co	Creelman		15				175				
Cupar R. Tel. Co	Cupar										
Davidson Western R. Tel. Co	Davidson						19				
Dalesboro R. Tel. Co	Dalesboro						30				
Dalmeny R. Tel. Co	Dalmeny						45·50				
Dee Line R. Tel. Co	Abernethy						3·50				
Deveron R. Tel. Co	Deveron						16				
Doukobor R. Telo Co., Ltd	Verigin						55				
Drinkwater-Briercrest R. Tel. Co	Drinkwater						15				
Duff R. Tel. Co., Ltd	Duff						52				
Dundurn R. Tel. Co	Dundurn						75				
Dundurn R. Tel. Co., Ltd	Dundurn								28	4	
Duval & Long Lake R. Tel. Co., Ltd	Mayview						64				
East Fillmore R. Tel Co	Fillmore						13				
East Halbrite R. Tel. Co	Halbrite						40				
East R. Tel. Co	Abernethy						7				
Eastview R. Tel. Co., Ltd	Elstow						24				
Edgeley R. Tel. Co., Ltd	Qu'Appelle						32·50				
Edzell R. Tel. Co	Saskatoon						32				
Elgin R. Tel. Co., Ltd	Moosomin						10·50				
Ellisboro R. Tel. Co., Ltd	Ellisboro						32				
Elmore R. Tel. Co	Elmore						136·00				
Elstow R. Tel. Co., Ltd	Elstow						70				
Empire R. Tel. Co., Ltd	Carievale						17·50				
East Weyburn R. Tel. Co	Weyburn						10				
Farmington R. Tel. Co	Hanley						24				
Fair Play R. Tel. Co	Indian-Head						37				
Fairmede R. Tel. Co., Ltd	Earlswood						65				
Fairview R. Tel. Co	Régina						12				
Northeast R. Tel. Co	Kronan						27				
Fleming R. Tel. Co	Fleming	10		1			120				
Fleming North R. Tel. Co	Fleming						42				
Fleming South R. Tel. Co	Fleming						34·75				
Florence R. Tel. Co., Ltd	Carnduff						29				
Foam Lake R. Tel. Co	Foam-Lake						30				
Forest R. Tel. Co., Ltd	Lumsden						36				
Fort Pelly R. Tel. Co., Ltd	Pelly						15·50				
Foster R. Tel. Co., Ltd	Abernethy						22				
Francis R. Tel. Co., Ltd	Francis						20·50				
Foxleigh R. Tel. Co	Régina						36				
Francis North R. Tel. Co	Francis						26·50				
Glen Ewen R. Tel. Co., Ltd	Glen-Ewen	10					312				
Glenside R. Tel. Co., Ltd	Glenside	3					22				
Govan R. Tel. Co., Ltd	Govan		2·50	1·50			213				
Milestone R. Tel. Co., Ltd	Milestone						58				
Greendale R. Tel. Co	Boharm						11				
Grassmere R. Tel. Co	Qu'Appelle						14				
Graytown R. Tel. Co., Ltd	Windthorst						57				
Grenfell R. Tel. Co., Ltd	Grenfell						15				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Gal-vanizé.	Fil de cuivre.				Gal. vanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souter-rain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souter-rain.	Sous-marin.
Saskatchewan—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Hay Creek R. Tel. Co.	Maple-Creek	50					10				
Hepburn R. Tel. Co., Ltd	Hepburn						93				
Heward R. Tel. Co	Heward						38				
Heils Lake Tel. Co.. Ltd	Lemberg						17				
Hill Farm R. Tel. Co., Ltd	Lemberg						39·50				
Huron & Clinton R. Tel. Co., Ltd	High-Pond						81	·50			
Huronville R. Tel, Co	Huronville						54				
Holdonian R. Tel. Co	Francis						18				
International R. Tel. Co	North-Portal						11				
Kenlis R. Tel. Co Ltd	Kenlis						13				
Kenilworth R. Tel. Co., Ltd	Pense						12				
Kinley R. Tel. Co	Kinley						12				
Kendalton R. Tel. Co	Kendalton						15				
King Edward R. Tel. Co	Régina						36				
Lang Mutual No. 1 R. Tel. Co	Lang						30				
Lang Mutual No. 2 R. Tel. Co	Lang						24				
Lang Mutual No. 3 R. Tel. Co	Lang						24				
Lang Mutual No. 4 R. Tel. Co	Lang						50				
Lang Mutual No. 5 R. Tel. Co	Lang						52				
Livingston R. Tel. Co	Brownlee						25				
Lac Qui Parle Tel. Co	Midale						60				
Laird R. Tel. Co., Ltd	Laird						52				
Lake Centre R. Tel. Co., Ltd	Strassburg						60				
Lake R. Tel. Co	Abernethy						7				
Lampman R. Tel. Co., Ltd	Lampman	1					27·75				
Longbank R. Tel. Co	Langbank						26				
Lumsden Beach R. Tel. Co., Ltd	Lumsden						40				
Lumsden Radial Tel. Co., Ltd	Lumsden	1		50							
Maple Leaf R. Tel. Co., Ltd	Tuxford						52				
Maple Valley R. Tel. Co	Davidson						33·50				
Markinch R. Tel. Co	Markinch						38				
Melford R. Tel. Co	Melford						86				

Midale Tel. Co., Ltd	Midale	3									
Milestone Farmers' Mutual Tel. Co., Ltd.	Milestone										
Minnesota R. Tel. Co	Vanscoy						28				
Moose Jaw Enterprise R. Tel. Co	Moose-Jaw						8·50				
Moose Jaw, Granton & Blue Hill R. Tel. Co., Ltd	Moose-Jaw						44				
Moosomin East R. Tel. Co., Ltd	Moosomin						20		1		
Moosomin R. Tel. Co., Ltd	Moosomin						53·50				
Moose Mountain R. Tel. Co., Ltd	Arcola						41				
McTaggart R. Tel. Co	McTaggart	6					115				
New Deloraine R. Tel. Co	Davidson						34				
New Stienbach R. Tel. Co	Aberdeen						12				
North Aberdeen R. Tel. Co	Aberdeen						11				
North Carievale R. Tel. Co	Carievale						10				
North Antler R. Tel. Co	Antler						46				
North East Weyburn R. Tel. Co	Weyburn						21				
North Halbrite R. Tel. Co., Ltd	Halbrite						50				
North Pense R. Tel. Co	Pense						87·75				
North Portal R. Tel. Co., Ltd	North-Portal						31·25				
North Regina R. Tel. Co	Régina						8				
North Weyburn R. Tel. Co	Weyburn						70				
Norquay Neevin R. Tel. Co	Norquay						45				
Nutana R. Tel. Co	Saskatoon						10·50				
Okabena R. Tel. Co	Drinkwater						18				
Oxbow R. Tel. Co	Oxbow						80				
Oxbow Tel. & Lighting Co., Ltd	Oxbow						18				
Pasqua R. Tel. Co	Pasqua						16				
Pasqua S. E. R. Tel. Co., Ltd	Pasqua						24				
Pengarth R. Tel. Co	Pengarth						37·75				
Pheasant Creek R. Tel. Co	Lemberg						20·75				
Pheasant Forks R. Tel. Co	Lemberg						14				
Pheasant Plains R. Tel. Co., Ltd	Blackwood						16				
Pioneer R. Tel. Co	Moosejaw						14				
Prairie Centre Farmers Tel. Co., Ltd	Erskine	2					75				
Prairie Home R. Tel. Co	Craik						36				
Prairieville R. Tel. Co	Swift-Current						23				
Red Fox Valley R. Tel. Co	Sintaluta						22				
Regina Beach R. Tel. Co	Lumsden						52·50				
Regina Grandview R. Tel. Co., Ltd	Kronan						94				
Riga R. Tel. Co	Riga						24				
Riverside R. Tel. Co	Rouleau						17				
Rocanville R. Tel. Co., Ltd	Rocanville						57				
Rose Valley R. Tel. Co	Indian-Head						97				
Rosthern R. Tel. Co	Laird						29				
Rough Bark R. Tel. Co., Ltd	Goodwater						22				
Rouleau Farmers Tel. Co., Ltd	Rouleau						18				
Ruby R. Tel. Co	Aylesbury						9				
Rudolf R. Tel. Co., Ltd	Rouleau						12·50				
Rufus R. Tel. Co	Pense						10·50				
Saskatchewan Government Telephones	Régina	626·75		7,304·50	11,174·50		8,500				
Saltcoats R. Tel. Co	Saltcoats						255				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale—*Suite.*

Raison sociale.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Saskatchewan—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Sherwood R. Tel. Co	Régina						40				
Silverton R. Tel. Co	Carnduff	50									
Simpson R. Tel. Co	Simpson	4·50					70	·75			
South Antler R. Tel. Co	Carnduff						26				
South Arcola R. Tel. Co	Arcola						36				
South Carievale R. Tel. Co., Ltd	Carievale						13·25				
South Gainsborough R. Tel. Co	Gainsborough						27				
Springdale R. Tel. Co	Régina						24				
Spring Coulee R. Tel. Co	Sintaluta						12				
South Carlyle R. Tel. Co	Carlyle						30				
South Regina R. Tel. Co	Regina						10				
Springcreek-Coverdale R. Tel. Co., Ltd	Moosomin						50·50				
Stewart Valley-Leman R. Tel. Co	Stewart-Valley						26				
Stony Beach R. Tel. Co., Ltd	Belle-Plaine						92				
Stanley R. Tel. Co., Ltd	Moosomin						25				
Summerberry Village Tel. Co	Summerberry						1				
Stoughton R. Tel. Co	Stoughton						59				
Summerberry R. Tel. Co	Summerberry						43				
Summerhill R. Tel. Co	Grenfell						28				
Summerside R. Tel. Co	Caron						138	·25			
Sunny Hill R. Tel. Co	Drinkwater						40				
Sunrise R. Tel. Co	Grande-Couiée						7				
Sunny South R. Tel. Co., Ltd	Indian-Head						11·75				
Superior R. Tel. Co	Swift-Current						11				
Sutherland R. Tel. Co	Saskatoon						14				
Sydenham R. Tel. Co., Ltd	Guernsey						40				
Tantallon R. Tel. Co., Ltd	Tantallon						64				
Theodore, Springside & Beaverdale R. Tel. Co	Theodore	4					120	1			
Thunder Creek R. Tel. Co., Ltd	Carievale						27				
Truax R. Tel. Co	Avonlea						104				
Vanscoy R. Tel. Co., Ltd	Vanscoy						50				

ie téléph. rurale de Vernon	Moosejaw						13					
" View Hill Ltée	Estevan						50					
" Venn	Venn						116					
" Waldheim Ltée	Waldheim						17					
" Wall Lake	Dundurn						56					
" Wascana Ltée	Lumsden						52					
" Weldon Ltée	Grenfell						105					
" Welwyn	Cailmount						54·25					
" Westfield Ltée	Wolesley						20					
" West Pioneer	Moosejaw						23					
" Westview	Westview						50					
" West Weyburn	Weyburn						4					
" Weyburn	Weyburn						140					
" Wheatland Ltée	Carnduff						130					
" Wide Awake Ltée	Indian-Head						36					
Société Mutuelle rurale tél. de Wilcox Ltée	Wilcox						66					
Cie téléph. rurale de Wildwood	Carlyle						10·50					
" Willmar Ltée	Willmar						103					
" Windum Ltée	Waldheim						40·66					
" Woodlands	Moosomin						18·75					
" Wheatbelt	Delisle						64					
" Wheatbelt	Delisle						70					
" Wheatbelt	Delisle						42					
" Yellow Grass Ltée	Yellow-Grass	15		·25			278					
" Yorkton Ltée	Yorkton						150					
" Yorkton nord	Yorkton						50					
Total		753·75	2·50	7,359·25	11,174·50		17,923·74	4·50	51		4	

TABLEAU 7.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recette.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre,	Montant.
Nouvelle-Ecosse.		$	$	$	$	$				$
Cie téléph. de Blandford Ltée	Hubbards	1,800 00	....	1,800 00	401 70	263 01	....	13	....	....
" Brooklyn Ltée	Brooklyn	4,800 00	2,000 00	6,283 52	1,584 00	985 00	....	98	3	690 00
" Carleton Ltée	Kemptville	1,500 00	....	1,900 00	589 00	436,49	10	10	....	55 0
" Costal Ltée	Bayside	2,000 00	....	2,400 00	800 00	160 00	....	....	2	160 00
" Cumberland Ltée	Port-Howe	3,500 00	....	3,200 00	910 00	751 00	....	70	2	165 00
" East Pictou Ltée	Little-Harbour	1,100 00	....	1,000 00	703 77	288 48	....	30	....	....
" Maitland & Noel Ltée	Noël	1,800 00	....	2,000 00	594,27	273 85	....	22	22	268 85
" Maple Leaf Ltée	Merigonish	4,179 14	....	4,198 32	912 06	961 39	....	68	2	175 00
" Maritime Telegraph Ltée	Halifax	1,500,000 00	1,180,600 00	3,090,355 37	426,255 88	302,923 96	8,772	5,326	190	43,818 82
" New Ross Ltée	New-Ross	4,000 00	....	4,000 00	1,135 50	696 70	....	37	2	60 00
Cie t. r. de Sandford & Short Beach Ltée.	Sandford	500 00	....	550 00	120 00	5 00	....	12	....	....
" Union Ltée	Blue-Mountain	2,160 00	....	2,765 00	705 00	382 00	....	52	2	140 00
Total	....	1,527,339 14	1,182,600 00	3,120,452 21	434,711 18	308,126 88	8,782	5,738	225	45,532 67

TABLEAU 8.—Longueur en fils téléphoniques.—Lignes urbaine et rurale.

Nom de la compagnie.	Adresse.	URBAINE.					RURALE.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Cie téléph. de Blandford Ltée	Hubbards	22	....	....	....	3	....	....	....	....	....
" Brooklyn Ltée	Brooklyn	3	....	....	....	....	101.50	....	....	....	....
" Carleton Ltée	Kemptville	....	....	....	....	....	60	....	....	....	....
" Costal Ltée	Bayside	....	....	....	....	....	70	....	....	....	....
" Cumberland Ltée	Port-Howe	....	....	....	....	....	135	....	....	....	....
" East Pictou Ltée	Little-Harbour	....	....	....	....	....	25	....	....	....	....
" Maitland & Noel Ltée	Noël	....	....	....	....	....	40	....	....	....	....
" Maple Leaf Ltée	Merigonish	....	....	....	....	....	60	....	....	....	....
" Maritime Telegraph Ltée	Halifax	6,970	82	7,454	5,779	132	5,640	....	18	16	....
" New Ross Ltée	New-Ross	....	....	....	....	....	63.50	....	....	....	....
Cie tél. r. de Sandford & Short Beach Ltée	Sandford	....	....	....	....	....	12	....	....	....	....
Cie téléph. de Union Ltée	Blue-Mountain	....	....	....	....	....	56	....	....	....	....
		6,995	82	7,454	5,779	135	6,263.00	....	18	16	....

TABLEAU 9.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Nouveau-Brunswick.		$	$	$	$	$				$
Cie de téléph. d'Acadia	St-Ignace	....	....	2,000 00	700 00	134 00	....	32	2	120 00
Cie de tél. de Canterbury et lac nord Ltée.	North-Lake	2,096 66	600 00	3,200 00	480 20	318 31	....	45	2	166 00
Cie de téléph. Citizens Ltée	St-Stephens	3,712 00	....	7,077 43	602 60	602 60	70	....	1	25 00
Consolidated Tel. Co., Ltd	Bath	8,506 58	....	8,506 58	2,075 34	1,141 31	....	200	2	360 00
Farmers Tel. Co., Ltd	Windsor	16,890 00	7,250 00	24,498 00	4,244 40	2,556 38	....	327	9	1,998 00
Ligne privée de Grindlay	Blackville	....	....	800 00	225 00	234 30	....	21	3	200 00
Cie téléph. de Grand Manan Ltée	Grand-Manan	4,525 00	....	3,550 00	1,044 77	565 76	....	85	3	385 00
" Moore Ltée	Penniac	3,400 00	....	3,000 00	400 00	250 00	....	20	....	....
Cie tél., Morehouse-Blackville Ltée	Morehouse	....	....	310 00	100 00	8 50	....	10	1	20 00
Cie tél. de New Brunswick Ltée	St-John	1,259,540 00	100,000 00	1,504,289 94	343,632 53	188,349 35	7,478	4,469	304	105,151 35
Cie téléph. de Norton et Springfield	Norton	1,200 00	....	1,200 00	....	....	....	25	....	....
Ligne privée de Sherwood	Hillsboro	....	....	700 00	131 50	34 90	....	10	....	....
Ligne de la Cie de ch. de fer St-Martins	St-John	....	....	....	344 04	114 44	....	5	....	....
Cie téléph. de Saint-Martins Ltée	St-John	3,490 00	....	3,500 00	1,164 00	877 78	....	7	2	178 00
Cie téléph. de Tracy	Tracy-Station	250 00	....	250 00	40 00	5 00	....	7	....	....
Cie téléph. des Iles Occidentales Ltd	Fair-Haven	1,200 00	....	1,350 00	440 00	259 11	....	32	1	45 00
Cie téléph. de York et Charlotte Ltée	Harvey-Station	3,000 00	....	....	....	....	....	50	....	....
Total	....	1,307,810 24	107,850 00	1,564,231 95	355,624 38	195,451 74	7,548	5,345	330	108,648 35

TABLEAU 10.—Longueur en fils téléphoniques.—Lignes urbaine et rurale.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouveau-Brunswick.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Cie téléph. d'Acadia	St-Ignace						108				
Cie téléph. de Canterbury et lac nord Ltée	North-Lake						37				
Cie téléph. de Citizens Ltée	St-Stephens	6		120							
Consolidated Tel. Co., Ltd	Bath	2					173				
Cie téléph. de Farmers Ltée	Windsor	10	6				450	2			
Ligne privée de Grindlay	Blackville	3					11				
Cie téléph. de Grand Manan Ltée	Grand-Manan						97				
Cie téléph. de Moore Ltée	Penniac						70				
Cie tél. de Morehouse-Blackville Ltée	Morehouse						16				
Cie téléph. de New Brunswick	St-John	5,663·02	414·77	4,207·37	4,022·45	1	2,929·22	3,505·08			20
Cie téléph. de Norton et Springfield Ltée	Norton						30				
Ligne privée de Sherwood	Hillsboro						45				
Cie de ch. de fer de St-Martins	St-John						30				
Cie téléph. de Saint-Martins Ltée	St-John		3				47				
" Tracy	Tracy-Station						10				
Cie tél. des Iles Occidentales Ltée	Fair-Haven						26				2·75
Cie téléph, de York et Charlotte Ltée	Harvey-Station						50				
Total		5,684·02	423·77	4,327·37	4,022·45	1	4,129·22	3,507·08			22·75

TABLEAU 11.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Colombie-Britannique.		$	$	$	$	$				$
Cie téléph. de Colombie-Britannique Ltée	Vancouver	2,500,000 00	651,000 00	3,521,321 75	1,082,550 36	859,182 23	21,683	4,803	916	514,187 03
" Chilliwack Ltée	Chilliwack	43,600 00	2,000 00	56,742 94	12,730 33	7,305 91	....	652	9	5,106 15
Crescent Power, Light and Tel. Co., Ltd.	Creston	20,000 00	....	7,918 56	1,973 80	1,202 50	....	68	5	802 80
Cie téléph. de Delta Ltée	Ladner	7,000 00	....	7,157 62	2,052 00	900 90	....	107	2	780 00
Cie téléph. des Fermiers Ltée	Steveston	2,250 00	....	4,000 00	1,416 00	1,416 00	....	70	....	....
Lignes téléph. de Kootenay Ltée	Cranbrook	84,642 50	....	161,854 38	39,563 64	24,762 18	....	1,500	26	19,260 00
Mission City Tel. Co., Ltée	Mission-City	7,030 00	2,000 00	15,077 38	2,213 15	1,175 95	....	144	3	587 80
Okanagan Tel. Co., Ltée	New-Westminster	190,300 00	....	239,023 62	29,186 02	19,899 52	....	1,300	32	24,144 00
Réseau municipal de Prince-Rupert	Prince-Rupert	....	40,000 00	47,569 61	18,228 67	12,816 92	565	2	5	5,550 70
Cie téléph. de Revelstoke lac à la truite et Big-Bend Ltée	Revelstoke	17,100 00	5,000 00	40,295 00	5,476 45	3,567 50	....	284	6	2,880 00
Total	....	2,871,922 50	700,000 00	4,100,960 86	1,195,390 42	932,229 61	22,248	8,930	1,004	573,298 48

TABLEAU 12.—Longueur en fils téléphoniques.—Lignes urbaine et rurale.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Colombie-Britannique.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Cie téléph. de Colombie-Britannique Ltée	Vancouver	6,420	2,224	45,240	22,308	20	1,700	....	510	....	....
" Chilliwack	Chilliwack	135	....	393	101	....	477	....	....	....	....
Creston Power, Light and Tel. Co., Ltd.	Creston	130	....	....	2·84	....	65	....	....	....	....
Cie téléph. de Delta Ltée	Ladner	10	....	....	....	....	105	....	....	....	....
Cie téléph. des Farmers Ltée	Steveston	....	....	....	....	....	82	....	....	....	....
Lignes téléph. de Kootenay Ltée	Cranbrook	655	....	174	....	....	790	....	....	....	....
Mission City Tel. Co., Ltd	Mission-City	....	....	....	....	....	161	....	....	....	....
Okanagan Tel. Co., Ltd	New-Westminster	....	....	600	....	....	1,436	50	....	....	....
Réseau municipal de P[illegible]nce-Rupert	Prince-Rupert	190	17	423	....	....	....	....	....	....	....
Cie téléph. de Revelstoke, lac à la truite et Big-Bend Ltée	Revelstoke	176	56	134	129	....	20	5	....	....	....
Total	....	7,716	2,297	46,964	22,540·84	20	4,836	55	510	....	....

TABLEAU 13.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
Alberta.		$	$	$	$	$				$
Service des téléph. de la ville d'Edmonton	Edmonton	....	440,667 62	620,001 85	87,910 00	43,488 27	4,104	....	78	91,582 55
Réseau du gouvernement	Edmonton	....	2,000,000 00	2,804,513 36	364,145 52	215,394 86	4,296	7,151	....	....
Western General Electric Co. Ltd	Red-Deer	90,000 00	....	15,000 00	30,740 94	27,300 08	250	....	11	6,222 73
Total		90,000 00	2,440,667 62	3,439,515 21	482,796 46	286,183 21	8,650	7,151	89	97,805 28
Manitoba.										
Téléphone du gouv. du Manitoba	Winnipeg	....	9,795,723 18	9,500,067 86	1,330,86706	1,082,40816	23,750	15,047	1,305	876,956 48
Téléphones municipaux de Miniota	Miniota	....	59,000 00	55,435 11	19,635 00	10,032 39	....	360	....	....
Rés. téléphone municipal de Pipestone	Pipestone	....	65,000 00	66,465 34	9,540 61	4,557 86	....	378	2	1,900 00
Total		....	9,919,723 18	9,621,968 31	1,360,04267	1,096,99841	23,750	15,785	1,307	878,856 48
Ile-du-Prince-Edouard.										
Cie téléph. de l'Ile-du-Prince-Edouard	Charlottetown	100,000 00	....	135,817 82	35,929 89	30,968 74	572	636	64	21,756 00

TABLEAU 14.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaine.					Rurale.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Alberta.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Miles.
Service des tél. de la ville d'Edmonton	Edmonton	1,300	...	3,150	487	...	...	...	...	...	...
Réseau des tél. du gouvernement	Edmonton	3,450	...	11,489	4,935	...	...	...	...	...	...
Western General Electric Co. Ltd	Red-Deer	50	...	80	...	...	40	25	...	...	...
Total	...	4,800	...	14,719	5,422	...	40	25	...	...	...
Manitoba.											
Téléph. du gouvernement du Manitoba	Manitoba	1,998	13	22,678	58,706	...	31,624	11,212	...	...	...
Téléph. municipaux de Miniota	Miniota	...	...	...	...	...	300	...	...	...	...
Réseau téléph. municipal de Pipestone	Pipestone	3	...	19	...	...	1,026	...	...	...	...
Total	...	2,001	13	22,697	58,706	...	32,950	11,212	...	...	...
Ile du Prince-Edouard.											
Cie tél. de l'Ile du Prince-Edouard	Charlottetown	1,175	...	...	...	...	1,300	...	...	...	...

TABLEAU 15.—Etat par province, du capital, coût, recettes, frais d'exploitation, nombre de téléphones, employés, etc.

Province.	Capital.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération	
						Central.	Magnétique.	Nombre.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,527,339 14	1,182,600 00	3,120,452 21	434,711 18	308,126 88	8,782	5,738	225	45,532 67
Nouveau-Brunswick	1,307,810 24	107,850 00	1,564,231 95	355,624 38	195,451 74	7,548	5,345	330	108,648 35
Ile du Prince-Edouard	100,000 00	....	135,817 82	35,929 89	30,968 74	572	636	64	21,756 00
Québec	13,675,467 00	5,525,230 46	27,480,159 90	7,242,056 72	5,567,880 15	45,906	20,667	8,449	381,859 71
Ontario	1,428,257 81	1,344,540 38	3,426,761 15	649,515 76	377,261 42	89,875	82,631	968	189,473 96
Manitoba	....	9,919,732 18	9,621,978 31	1,360,042 67	1,096,998 41	23,750	15,785	1,307	878,856 48
Saskatchewan	532,808 40	3,522,635 01	3,997,931 74	517,559 18	299,588 66	5,401	11,269	347	362,410 70
Alberta	90 000 00	2,440,667 62	3,439,515 21	482,796 46	286,183 21	8,650	7,151	89	97,805 28
Colombie-Britannique	2,871,922 50	700,000 00	4,100,960 86	1,195,390 42	932,229 61	22,248	8,930	1,004	573,298 48
Total	21,533,605 09	24,743,246 65	56,887,799 15	12,273,626 66	9,094,688 82	212,732	158,152	12,783	2,659,641 63

TABLEAU 16.—Etat par province, indiquant la longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaine et rurale.

Province.	Urbaine.					Rurale.				
	Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	6,995	82	7,454	5,779	135	6,263	....	18	16	....
Nouveau-Brunswick	5,684·02	423·77	4,327·37	4,022·45	1	4,129·22	3,507·08	....	....	22·75
Ile-du-Prince-Edouard	1,175	....	....	....	....	1,300	....	....	....	....
Québec	2,971·50	1,091·75	36,991·75	102,646	174	43,516·50	624	·50	....	1·00
Ontario	2,634·50	226·75	91,758·33	154,564·70	638	125,502·16	532·29	52·87	....	23·83
Manitoba	2,001·00	13	22,697	58,706	....	32,950	11,212	....	....	....
Saskatchewan	753·75	2·50	7,359 25	11,174·50	....	17,923·74	4·50	51	4	....
Alberta	4,800	....	14,719	5,422	....	40	25	....	....	....
Colombie-Britannique	7,716	2,297	46,964	22,540·84	20	4,836	55	510	....	....
Total	34,730·77	4,136·77	232,270·70	364,855·49	968	236,460·62	15,959·87	632·37	20	47·58

STATISTIQUES DES MESSAGERIES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1912

A. W. CAMPBELL

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIME PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1913

(No. 20e—1914)

Au Feld Maréchal, Son Altesse Royale le Prince ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT ; *Duc de Connaught et de Strathearn et Earl de Sussex en la Pairie du Royaume Uni, Prince du Royaume Uni, de Grande Bretagne et d'Irlande, Duc de Saxe, Prince de Saxe-Cobourg et Gotha ; Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière ; Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre de St-André ; Chevalier de l'Ordre très illustre de St-Patrice ; Membre du très honorable Conseil Privé de Sa Majesté ; Premier et Principal Chevalier Grand'Croix et Grand Maître de l'Ordre très honorable du Bain ; Commandeur de l'Ordre très distingué de l'Etoile de l'Inde ; Chevalier Commandeur de l'Ordre très distingué de St-Michel et St-Georges. Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre très éminent de l'Empire de l'Inde ; Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal de Victoria ; Aide de camp particulier de Sa Majesté le Roi, Gouverneur Général et Généralissime du Canada.*

PLAISE A VOTRE ALTESSE ROYALE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale les statistiques des messageries pour l'année close le 30 juin 1912.

F. COCHRANE,

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'Honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le premier rapport du Contrôleur des Statistiques, relatif aux opérations effectuées par les compagnies de Messageries du Dominion du Canada, pendant l'année close le 30 juin 1912.

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-Ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DES STATISTIQUES,

Ottawa, 16 décembre 1912.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,

Sous-Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes, les statisques des messageries pour l'année close le 30 juin 1912.

Le présent rapport est le deuxième relatif aux entreprises de messageries du Dominion, basé sur les formules et classifications mises en vigueur le 1er juillet 1910.

Voici les noms des compagnies qui ont fourni des rapports :

La Canadian Express Company.
La Dominion Express Company.
La Canadian Northern Express Company.
L'American Express Company.
La United Express Company.
La National Express Company.
La Great Northern Express Company.
Wells Fargo & Company.

DONNEES HISTORIQUES

On a jugé bon de répéter quelques-uns des renseignements historiques publiés l'an dernier relativement aux diverses compagnies de messageries faisant affaires en Canada, en y ajoutant les changements qui se sont produits depuis en ce qui concerne l'organisation, le capital, etc.

CANADIAN EXPRESS COMPANY

Cette compagnie fut organisée le 16 février 1865, sous l'autorité du chapitre 23 Vic., 27 et 28.

Son capital autorisé se compose de 30,000 actions de $100 chacune, dont 17,052 ont été émises et sont en circulation. Les espèces réalisées par la vente de ces actions s'élèvent d'après le rapport, à $865,200. Lîachat du capital-actions de la compagnie par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été effectué en 1891 ; il fut payé $660,000 en espèces. Le total de la dette capitale de la compagnie était à cette époque de $1,-500,000. Depuis le capital social a été augmenté à $205,200 de capital-actions. La compagnie n'a annoncé aucun taux de dividende. Le capital est gardé en dépôt pour la compagnie du Grand-Tronc, par messieurs A. W. Smithers, Char,es M. Hayes, E. H. Fitzhugh, W. Wainright, M. M. Reynolds, F. Scott, John Pullen, H. Paton et E. J. Chamberlain. A l'exception de M. Smithers, ces messieurs sont tous directeurs de la compagnie.

Les officiers de la compagnie sont : M. John Pullen, président ; M James Bryce, vice-président et gérant ; M. Frank Scott, secrétaire-trésorier ; M. W. H. Biggar, conseil, et M. W. W. Williamson, auditeur-général. Le siège de la compagnie est à Montréal.

Les opérations de la Canadian Express Company sont effectuées principalement sur le réseau du Grand-Tronc et sur le réseau du gouvernement canadien. La longueur des parcours sur lequel elle opère est de 7,406 milles.

LA DOMINION EXPRESS COMPANY.

La Dominion Express Company fut organisée le 23 mai 1873, sous le régime de Vic. 36, chapitre 113. Le capital social de la compagnie s'élève à $2,000,000 divisé en 20,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune et dont la totalité est en circulation.

Voici les noms des directeurs : Sir T. C. SHAUGHNESSY, MM. W. T. Stout, R. B. Angus, C. F. Smith et C. R. Hosmer. Ces directeurs sont les dépositaires de la totalité du capital de la compagnie, pour la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien. La compagnie a déclaré le 30 juin un dividende de 8 pour 100 par an sur le capital social.

Les officiers de la compagnie sont : MM. W. L. Stout, président et directeur général ; R. Paton McLea, vice-président ; H. C. Oswald, secrétaire ; G. A. Newman, trésorier ; H. Plant, auditeur général. Le siège central de la compagnie est à Toronto.

La compagnie opère sur les lignes de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien et un bon nombre d'autres lignes reliées à ce réseau et la distance sur laquelle elle effectue son service est de 14,604 milles, en dehors des 16,490 milles sur l'océan.

LA CANADIAN NORTHERN EXPRESS COMPANY.

La Canadian Northern Express Company fut organisée le 13 juin 1902, en vertu d'une loi spéciale du parlement, 2 Edouard VII, chap. 49.

Le capital autorisé de la compagnie est de $1,000,000 divisé en 10,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune. Sur le capital, $300,000 étaient en circulation le 30 juin, mais aucun dividende n'était déclaré. La Markenzie Mann & Co. Limited, propriétaire de 90 pour 100 du capital social, a le contrôle de la compagnie. Les directeurs sont : Sir William Mackenzie, Sir Donald D. Mann, R. J. Mackenzie et Z. A. Lash. Son siège est à Toronto, quoique le surintendant général soit fixé à Winnipeg.

Les officiers de la compagnie étaient le 30 juin : Sir William Mackenzie, président ; Sir Donald D. Mann, vice-président ; D. B. Hanna 2ième vice-président ; R. P. Ormsby, secrétaire ; L. W. Mitchell, trésorier ; G. G. Ruel, avocat principal ; l'Hon. F. X. Phippen, C. R., conseil ; J. D. Morton, auditeur ; W. C. Muir, surintendant général et C. A. Cunningham, surintendant.

La compagnie opère presque entièrement sur la Canadian Northern Railway Co., et son parcours était le 30 juin de 5,255 milles.

L'AMERICAN EXPRESS COMPANY.

L'American Express Company, fut formée sous le régime du droit commun de l'Etat de New-York, le 18 mars 1850 et le 15 novembre 1859, en société par actions.

C'est une compagnie consolidée, l'American Express Company et la Merchants Union Express Company ayant été fondues sous les conditions d'un contrat daté du 25 novembre, 1868. La New England Despatch Company, une corporation soumise aux lois du Massachusetts, fut achetée en 1891 par l'American Express Company, et, existe toujours en tant que corporation, ses recettes et ses dépenses sont comprises dans celle de l'American Express Company.

L'American Express Company est décrite dans le rapport comme "Société libre ou association de personnes organisées d'après une convention passée entre ses membres. Elle ne possède d'autres droits, privilèges ou franchises, que ceux dont jouissent tout individu ou toute association d'individus."

Le capital de la compagnie est de $18,000,000, divisé en 18,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune. Sur ce capital, $340,000 sont rentrés dans le trésor. Le taux annuel de dividende est de 12 pour 100. Les espèces réalisées par la vente des 130,000 actions s'élèvent d'après le rapport à $900,000.

Les directeurs de la compagnie sont :—Messieurs James E. Fargo, Lewis Cass Lydyard, Francis T. Flagg, Cornélius Vanderbilt, William H. Seward, Charles M. Pratt, John H. Bradly et J. Horace Harding. Les officiers sont :—M. James C. Fargo, président ; M. Francis F. Flagg, 1er vice-président ; M. William C. Fargo, secrétaire ; M. James F. Fargo, trésorier ; M. William E. Powelson, contrôleur ; et M. John H. Bradley, directeur du trafic. Les bureaux de la compagnie sont à New-York, 65 Broadway.

La compagnie opère au Canada, sur douze lignes de chemin de fer situées soit entièrement, soit en partie de ce côté de la frontière. D'après le rapport, la longueur de ces lignes est au Canada de 1252 milles.

LA NATIONAL EXPRESS COMPANY

La National Express Company ut formée en société par actions, sous le régime du droit commun de l'Etat de New-York, le 1er avril 1895. Elle est sous le contrôle de l'American Express Company, et c'est de cette compagnie que le ministère a reçu le rapport la concernant. Voici les déclarations qui y sont faites : — La National Express Company est une organisation non constituée en corporation ; elle est formée par l'American Express Company au capital nominal de $500,000, dont $475,000 furent émis lors de la formation à l'American Express Company, la différence, soit $25,000, fut souscrite au pair par les directeurs et autres personnes ayant des rapports avec l'American Express Company. Elle fut instituée en vertu d'une convention d'après laquelle l'American Express Company se réservait le droit de racheter ses actions en tout temps au prix actuel. La seule entreprise de messageries qu'elle exploite pour son propre compte est le service des messageries de la Delaware et Hudson Company ; chemin de fer Greenwich et Johnsonville ; chemin de fer Grand-Tronc, entre Rouses-Point et Montréal et entre Moers Junction et Montréal ; ligne de Keeseville, Ausable Chasm et Lac Champlain. Ligne de Middleburgh et Schoharie, la Hudson Navigation Company (Peoples Line Steamers) entre New-York et Albany ; et ligne de la vallée Schoharie ; le reste de l'entremise de la dite compagnie est exploité par elle pour le compte de l'American Express Company dont elle est l'agent. Toutes les propriétés qu'elle a reçues lors de son

organisation lui ont été cédées par l'American Express Company en considération de la remise de ses titres à cette compagnie, à l'exception de la part en espèces de $25,000 ci-dessus mentionnée provenant d'actionnaires particuliers. Depuis la formation de cette compagnie, l'American Express Company a, dans un ou deux cas, à l'occasion de la mort d'actionnaires, acquis leur stock au prix de revient conformément à la convention ci-dessus.

Les affaires de la compagnie sont exploitées par l'American Express Company, à New-York, 65 Broadway.

LA UNITED STATES EXPRESS COMPANY

La United States Express Company fut organisée le 22 avril 1854, dans l'Etat de New-York, pour un terme de dix années. Ce terme fut prolongé de vingt ans le 28 novembre 1859. Son dernier prolongement fut ratifié le 24 novembre 1903, pour un nouveau terme de vingt années. Voici les déclarations contenues dan le rapport :—

"La United States Express Company n'est pas une corporation. C'est une association non constituée, une réunion de personnes associées pour exploiter ensemble un service de messageries. Chacun des membres est soumis à toutes les responsabilités des associations en ce qui concerne les obligations de la compagnie. Elle fut organisée dans l'Etat de New-York, non conformément à une loi, soit générale soit spéciale, mais en vertu d'une convention entre ses membres."

"Lors de l'organisation de la compagnie, sa propriété fut divisée en 5,000 parts. De temps à autre, jusqu'en mars 1876, le nombre des parts fut porté à 70,000. Aucune donnée n'existe pour indiquer les détails de l'émission du capital-actions antérieurement à celle de 1887."

"En août 1887, le nombre des parts fut porté à 100,000. 15,000 constituaient le prix partiel de la Baltimore et Ohio Express qui fut achetée à cette époque. Le reste, soit 15,000, fut vendu au prix de $1,000,000."

Aucune valeur n'est assignée aux actions de la compagnie qui, d'après le rapport forment un total de $10,000,000. Le taux du dividende est de six pour cent. Les directeurs forment un corps qui se perpétue par lui-même. Les actionnaires ne se sont pas réunis depuis 1862. Les directeurs de la compagnie étaient le 30 juin : M. W. H. Averell, A. G. Hackstaff, J. W. Harriman, C. C. Tegethoff, Edward T. Platt, Frank H. Platt et Francis L. Stetson. Les officiers de la compagnie étaient : — M. Chauncey H. Crosby, vice-président ; M. Charles C. Tegethoff, secrétaire ; M. Clarence D. Martin, trésorier ; M. John M. Tallman, comptable. Les bureaux sont situés à New-York No. 2, Rector Street.

La compagnie opère sur 225 milles de voie ferrée au Canada, en majeure partie dans l'Ontario Occidental.

GREAT NORTHERN EXPRESS COMPANY

La Great Northern Express Company fut organisée le 1er janvier 1892, conformément aux statuts généraux de l'Etat du Minnesota.

Le bureau principal est à Saint-Paul, Minnesota.

Le capital de la compagnie se compose de 10,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune, se totalisant par $1,000,000.

Le taux du dividende est de 10 pour 100. Le contrôle de la compa-

gnie appartient à la Lake Superior Company, Limited, en vertu de sa possession du capital.

Les directeurs étaient le 30 juin :—M. D. S. Elliott, Louis W. Hill, J. M. Gruber, C. R. Gray et W. P. Kenney, tous de Saint-Paul. Les officiers de la compagnie étaient :—M. D. S. Elliott, président et directeur général ; M. C. R. Gray, vice-président ; M. L. E. Katzenbach, secrétaire-trésorier ; M. G. A. Yates, comptable.

La compagnie opère sur une distance de 662 milles principalement dans les provinces de l'ouest.

WELLS FARGO AND COMPANY

Cette compagnie fut organisée dans l'ancien territoire, maintenant Etat du Colorado, le 5 février 1866, sous le régime d'une loi intitulée "Loi constituant en corporation la Holladay Overland Mail & Express Company" et sous le régime d'une loi supplémentaire approuvée le 26 janvier 1872. La Holladay Lverland Mail and Express Pioneer Stage Company en 1866, époque à laquelle fut porté à $15,000,000. Ce capital fut ensuite réduit à $5,000,000. Plus tard encore, 30,000 actions furent émises à une valeur au pair de $100.00 chacune, à titre de premiers paiements sur des contrats. Ceci porta le capital action de la compagnie à $8,000,000. Malgré l'inconsistance qui semble exister dans ces déclarations, la capitalisation totale de la compagnie est portée dans le rapport adressé à ce ministère à $23,967,400, sur lesquels on payait au 30 juin un dividende de dix pour cent.

Les directeurs de la compagnie étaient le 30 juin :—MM. B. D. Caldwell, Charles A. Peabody, F. D. Underwood, H. E. Huntington, H. W. De Forest, W. V. S. Thorne, William Sproule, W. F. Herrin, William Mahl, Paul M. Warburg, Richard Delafield, E. A. Stedman et L. F. Lowe. Les officiers étaient : M. B. D. Caldwell, président ; M. A. E. Stedman, 1er vice-président ; M. R. A. Wells, 2e vice-président ; M. P. Christeson, 3e vice-président ; M. A. W. Zimmerman, secrétaire-trésorier ; M. Richard Burr, auditeur général. Le bureau principal est à New-York. Les opérations de la compagnie s'effectuaient au Canada, le 30 juin, sur une distance de 91 milles dans le Yukon exclusivement.

CAPITAL ET FRAIS

Le capital des compagnies nettement canadiennes a été déclaré être de $4,705,200 le 30 juin 1912. Comparativement à 1911, il y a eu une augmentation de $700,000, due au fait que ce montant a été ajouté au capital-actions de la Canadian Northern Express Company. Le total total s'établit comme suit :

Canadian Express Company	$1,705,200
Canadian Northern Express Company	1,000,000
Dominion Express Company	2,000,000
Total	$4,705,200

En sus de ce qui précède, et qui a été entièrement représenté par des

actions ordinaires, la Dominion Express Company a fait rapport d'un passif, sous la rubrique de "Dette Consolidée", s'élevant à $40,000.

Les espèces réalisées par l'émission d'actions ordinaires ci-dessus mentionnée se sont élevées à $2,865,200. A l'exception des $205,200 placés par la Canadian Express Company sur les immeubles et l'outillage, les rapports ne nous disent pas ce qui a été fait du reste du capital. Il est clair, cependant, qu'on ne s'en est pas servi pour faire l'acquisition de quelque chose de tangible en ce qui concerne les affaires de messageries.

Le coût total des immeubles et de l'outillage est donné comme étant de $2,668,523.82—soit une augmentation de $558,966.49 comparativement à 1911. Cela comprend tout pour les compagnies canadiennes et, à l'exception des $205,200 dont il a été question dans un paragraphe précédent, tout cela semble avoir été tiré du revenu. Les item sont les suivants :

Immeubles servant à l'exploitation		$ 760,200.00
Bâtiments et objets mobiliers		1,148,965.94
Matériel :		
Chevaux	$160,226.26	
Véhicules	219,590.19	
Autre matériel	379,541.43	759,357.88
Total		$2,668,523.82

La Canadian Express Company rapporte qu'elle a placé $260,200 sur des immeubles pour les fins d'exploitation. La Dominion Express Company rapporte qu'elle a placé $500,000 sur des terrains, et $1,145,184 sur des bâtiments et installations utilisés pour l'exploitation.

DISTANCE EN MILLES DE L'EXPLOITATION

La distance totale en milles, de l'exploitation du Canada, était le 30 juin de 30,445.571 contre 27,585.46 en 1911.

En outre, les opérations extérieures couvraient 19,123 milles. Celles-ci s'appliquent principalement aux paquebots océaniques.

La distance en milles de l'exploitation en 1911 et 1912 a été comme suit :

	1911	1912
Sur les chemins de fer à vapeur	25,377.90	26,855.30
Sur les lignes électriques	213.81	278.61
Sur les lignes des compagnies de navigation à vapeur	1,792.00	3,161.50
Sur les services de diligences	146.00	146.91
Divers	55.75	3.25
Total	27,585.46	30,445.57

La distance en milles de l'exploitation était divisée entre les provinces comme suit :

	1911	1912
Nouveau-Brunswick	1,119.42	1,378.41
Nouvelle-Ecosse	1,396.32	1,339.13
Ile-du-Prince-Edouard	298.10	213.10
Québec	3,914.64	3i914.69
Ontario	9,938.20	10,245.97
Manitoba	3,339.04	3,608.15
Saskatchewan	3,034.43	3,698.20
Alberta	1,371.08	1,750.04
Colombie-Britannique	2,814.02	3,395.68
Yukon	59.48	601.48
Etranger	300.72	300.72
Total	27,585.46	30,445.57

Le parcours en milles dont le détail a été exprimé ci-dessus, est réparti entre les diverses compagnies comme suit :

	1911	1912
American Express Company	1,252.43	1,290.43
Canadian Express Company	7,231.30	7,406.31
Canadian Northern Express Company	4,422.29	5,255.49
Dominion Express Company	13,709.33	14,604.88
Great Northern Express Company	575.40	661.86
United States Express Company	224.84	224.84
Wells Fargo & Express Company	90.70	921.60
National Express Company	80.16	80.16
Total	27,585.46	30,445.57

REVENU ET FRAIS D'EXPLOITATION

Il a été dit dans le rapport de l'année dernière qu'il avait été impossible de faire une distinction absolument exacte des affaires faites par les compagnies américaines de messageries faisant affaires en Canada. Sous ce rapport, la situation n'a pas changé, et il y a peu d'espoir d'en faire un exposé plus exact que celui qui a été fait pour le rapport de 1911. Cet exposé était sur un classement arbitraire des recettes et des frais d'exploitation conformément à la proportion dans laquelle la distance en milles de l'exploitation en Canada figurait dans le total de la distance en milles d'exploitation tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

Les recettes brutes de l'exploitation en 1912 ont été de $10,994,418.10. Elles avaient été de $9,913,018.31 en 1911.

Déduction faite de $4,892,242.49 pour privilèges de messageries—c'est-à-dire du montant payé par les compagnies de messageries aux lignes de chemins de fer, de bateaux, de diligences pour le transport des colis de messageries—il reste $6,102,175.61 comme recettes de l'exploitation durant l'année.

Les frais d'exploitation—ce qui est tout-à-fait en dehors des privilèges de messageries—se sont élevés au total de $4,880,120.00. Ceci laisse une recette nette d'exploitation de $1,222,055.61, à laquelle est venu s'ajouter une recette nette de $28,440.91 provenant de l'exploitation du dehors ce qui porte le total à $1,250,496.52. Après avoir déduit $87,488.58 pour taxes il reste pour 1912 un revenu net de $1,163,007.94.

En tant qu'il s'agit des compagnies canadiennes le revenu net, déduction faite des taxes a été comme suit :

Canadian Express Company	$283,281.33
Dominion Express Company	645,288.94
Canadian Northern Express Company	192,496.25

En mesurant ce revenu net sur le passif du capital, voici ce que nous nous avons constaté en 1912 relativement aux compagnies canadiennes :

	Passif du Capital.	Pourcentage du Revenu net.
Canadian Express Company	$1,705,200	16.6
Dominion Express Company	2,040,000	31.6
Canadian Northern Express Company	1,000,000	19.2

La moyenne des trois compagnies a été de 23.4.

Le bilan qui suit permettra de vérifier aisément les résultats de l'année :

Recettes brutes provenant des opérations	$10,994,418.10
Moins privilèges des messageries	4,892,242.49
Recettes provenant de l'exploitation	6,102,175.61
Frais provenant de l'exploitation	4,880,120.00
Recettes nettes provenant de l'exploitation	1,222,055.61
Recettes nettes provenant d'opérations extérieures	28,440.91
Revenu total net	1,250,496.52
Moins taxes	87,488.58
Balance de l'année	$ 1,163,007.94

La Canadian Express Company a porté au débit des acquisitions et améliorations $48,965.27, tandis que la Dominion Express Company a déduit $160,000 pour dividendes, $160,000 pour réserves et $80,000 pour réfections de propriétés. Cependant, en établissant un bilan définitif pour l'année, la véritable balance est le montant donné ci-dessus—$1,163,007.-94. Les dividendes, crédits pour améliorations, réserves, etc., expliquent tout simplement comment on a disposé de la balance. En d'autres termes, il s'agit ici de simples questions de comptabilité particulière. Cela ne réduit en aucune manière les profits résultant de l'exploitation.

Voici un relevé des recettes provenant de l'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1912 :

Transport :—

Recettes des messageries		$10,575,699.90
Divers		41,675.90
Total		$10,617,375.80

Autres sources :—

Mandats—nationaux	$201,534.88	
Mandats—étrangers	18,056.02	
Chèques de voyageurs—nationaux	2,806.60	
Chèques de voyageurs—étrangers	2,714.92	
Chèques	83,791.24	
Autres recettes	68,138.64	
		377,042.30
Recettes brutes		$10,994,418.10

Une comparaison du revenu provenant de sources autres que le transport en 1911 et 1912, indique qu'il y a eu augmentation en ce qui concerne les item. Voici les faits :

	1911	1912
Mandats-nationaux	$181,395.28	$201,534.88
Mandats-étrangers	16,985.06	18,056.02
Chèques de voyageurs—nationaux	2,895.74	2,806.60
Chèques de voyageurs—étrangers	1,186.21	2,714.92
Chèques sur présentation	39,701.71	83,791.24
Autres recettes	26,149.59	68,138.64
Total	$268,313.59	$377,042.30

Les frais d'exploitation en dehors du coût des privilèges de messageries ont été de $4,151,227.91. Ces frais d'exploitation étaient repartis en 1911 et 1912 sous les titres suivants :

	1911	1912
Entretien	$ 33,721.75	$ 214,489.59
Frais du trafic	104,307.20	94,186.61
Frais de transport	3,871,901.69	4,075,515.28
Frais généraux	141,297.27	495,928.52
Total	$4,151,227.91	$4,880,120.00

Les détails du compte de l'entretien pour les deux années sont les suivants :—

	1911	1912
Surintendance	$ 312.19	$ 9,392.13
Bâtiments, dépendances, terrain	90.68	121,287.00
Matériel de bureau	1,313.53	11,836.77
Chevaux	3,038.87	11,636.62
Véhicules—réparations	11,165.15	45,020.44
Véhicules—renouvellement	558.17	2,880.75
Matériel des écuries	2,218.01	9,416.48
Matériel des transports	547.73	2,516.76
Autres frais	87.23	174.58
Non répartis	14,390.19	328.06
Total	$ 33,721.75	$214,489.59

Les frais du trafic se composaient des item suivants :

	1911	1912
Surintendance	$ 55,631.57	$ 51,809.37
Agences extérieures	4,162.55	6,948.20
Publicité	8,081.56	12,805.80
Associations du trafic	3,700.66	6,170.72
Papeterie et impressions	12,859.38	16,159.89
Autres frais	13,532.00	131.67
Non repartis	6,339.48	160.96
Total	$104,307.20	$ 94,186.61

Les frais de transport ont été totalisés d'après les item suivants :

	1911	1912
Surintendance	$1,202,400.59	$ 174,208.91
Employés de bureau	278,461.55	960,871.05
Commissions	357,009.65	720,315.68
Employés sur les wagons	138,378.99	458,835.65
Fournitures et frais de bureau	26,082.42	111,691.01
Loyer des bureaux locaux	37,645.62	467,264.18
Employés des écuries	10,282.47	43,356.78
Fournitures et frais des écuries	441,178.43	340,959.37
Employés sur les trains	157,788.13	454,508.84
Fournitures et frais sur les trains	2,286.13	4,179.58
Camioneurs	2,345.36	46,962.88
Frais de camionnage	59,711.74	41,378.26
Papeterie et impressions	97,592.79	113,857.81
Pertes et dommages—fret	76,840.97	107,297.41
Pertes et dommages—espèces	361.31	15,976.32
Dommages aux propriétés	54.77	631.98
Blessures	680.64	5,752.91
Autres frais	618,524.04	4,052.04
Non repartis	364,270.09	3,414.62
Total	$3,871,901.69	$4,075,515.28

Voici le détail des frais généraux :

	1911	1912
Salaires des officiers en général et frais s'y rapportant	$ 27,575.46	$ 66,010.00
Salaires des employés et frais s'y rapportant, etc.	50,438.05	264,687.18
Fournitures et frais de bureau en général	14,779.04	37,885.63
Frais d'avocats	2,199.94	9,376.61
Assurances	6,204.71	28,563.18
Pensions	6,006.11	48,085.59
Papeterie et impressions	2,950.72	21,116.54
Autres frais	576.73	19,677.63
Non repartis	30,566.46	526.16
Total	$141,297.27	$495,928.52

Un fait sur lequel il est bon d'insister c'est que dans les relevés ci-dessus les salaires et gages figurent pour un total de $2,474,287.78. Bien que les paiements débités sous les diverses rubriques ne soient pas tous des rémunérations pour services, ils le sont en grande partie. Si à ces item on ajoute le compte des commissions, le total final est de $3,194,-603.46. En 1912, cette somme était égale à 65.5 pour cent du total des frais d'exploitation.

EFFETS DE FINANCE

Les opérations effectuées par les compagnies de messageries en effets de finance durant l'année 1912 se sont élevées à $56,895,122.78, ce qui dépasse de $4,829,270.21 celles de l'année précédente. Les détails pour les deux années sont comme suit :

Effets de finance.	1911.		1912.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
		$ c.		$ c.
Mandats—Nationaux	2;789.691	43,361,803.54	3,330.997	45,620,681.99
" Etrangers	87,245	2,205,980.16	99,022	2,698,796.91
Chèque de voyageurs—Nationaux	37,857	908,051.35	45,432	1,279,085,66
" Etrangers	47,646	1,200,930.00	41,307	1,051,621.00
Chèque à présentation		3,639,778.93		5,514,821.50
Transferts télégraphiques		113,726.91		182,770.07
Lettres de crédit (émission de)		156,921.01		142,166.30
Autres effets		488,660.67		505,179.35
	2,962,439	52,165,852.57	3,516,758	56,995,122.78

Le nombre des bureaux où les effets de finance étaient vendus en 1912 a été de 6,238. Le total du nombre des bureaux de messageries dans le Dominion étant de 2,915, on verra que le mouvement des effets de finance des messageries trouve de nombreux débouchés à l'extérieur.

EQUIPEMENT

Voici ce que donnent les rapports relatifs à l'équipement disponible en 1911 et 1912.

Equipement.	1911.		1912.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre	Valeur
		$ c.		$ c.
Automobiles	....	....	2	7,516 00
Coffre-forts de wagons, papeterie	133	24,497 21	123	24,097 21
Wagons doubles	98	32,811 43	108	32,401 83
Truks à quatre roues	1,917	53,737 72	2,021	59,675 47
Chevaux	814	148,598 06	1,245	160,879 36
Coffres de messagers	685	16,344 56	652	16,426 21
Malles de messagers	1,085	15,688 34	1,051	17,791 54
Fournitures de bureau	....	60,357 63	....	67,362 30
Coffres de bureau	935	91,612 29	1,095	127,153 56
Wagons simples	681	115,113 54	990	53,300 37
Traîneaux	738	48,573 19	686	27,055 15
Matériel et équipement d'écuries	....	27,956 21	....	....
Autre équipement	....	71,803 37	....	66,655 15

TAXES

Le chiffre total payé en taxes par les compagnies de messageries pendant l'année s'est élevé à $87,488.58 en 1912 et à $32,869.25 en 1911, répartis par provinces comme suit :

Nouveau-Brunswick	$ 1,129.58
Nouvelle-Ecosse	440.69
Ile-du-Prince-Edouard	280.20
Québec	21,156.53
Ontario	46,755.72
Manitoba	3,377.83
Saskatchewan	2,146.75
Alberta	1,695.19
Colombie-Britannique	1,820.00
Etrangers	3,671.71
Non repartis	4,964.39
	$87,488.58

CONCLUSION

Les détails relatifs aux sommaires qui précèdent sont donnés dans les tableaux annexés à ces observations préliminaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU I.—État indiquant le nombre de milles d'exploitation et la distance en milles par province, pour l'année close le 30 juin 1912.

	1	2	3	4	5	6	7	8
		Milles d'exploitation.						
Numéro	Nom de la compagnie de messageries.	Milles sur lignes opérées par la vapeur.	Milles sur lignes élec-triques.	Milles sur lignes de navigation à vapeur.	Milles sur routes.	Milles sur diverses lignes.	Total en milles.	Milles parcourus, opérations exté-rieures.
1	American Express*	1,169.68	29.00	90.50	....	1.25	1,290.43	....
2	Canadian Express	6,559.31	66.00	757.00	22.00	2.00	7,406.31	2,630.00
3	Canadian Northern Express	5,233.49	22 00	....	....	....	5,255.49	....
4	Dominion Express	12,606.36	161.61	1,712.00	124.91	....	14,604.88	16,490.00
5	Great Northern Express	661.86	....	....	....	....	661.86	....
6	National Express	80.16	....	....	....	....	80.16	....
7	United States Express	224.84	....	....	....	....	224.84	....
8	Wells Fargo Express	319.60	....	602.00	....	....	921.00	....
	Total	26,855.30	278.61	3,161.50	146.91	3.25	30,445.57	19,120.00

*Y compris la National Express Company, divisions de l'Est et de l'Ouest.

TABLEAU I—Etat indiquant le nombre de milles d'exploitation et la distance en milles par province, pour l'année close le 30 juin 1912—*Suite.*

		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		Milles par province.											
	Nom de la compagnie de messageries.	Nouv.-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile-du-P.-Edouard.	Québec	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britan.	Yukon.	Etranger.	Total en milles.
1	American Express*	....	....	....	465.60	800.83	....	....	....	24.00	....	....	10,29.43
2	Canadian Express	660.50	634.20	213.10	1,361 49	4,279.00	....	....	....	....	....	257.02	7,406.31
3	Canadian Northern Express	....	....	....	646.09	850.00	1,780.25	1,568.75	366.70	....	....	23.70	5,255.49
4	Dominion Express	717.61	504.93	....	1,360.35	3,862.40	1,591.39	3,129.45	1,383.34	30,55.11	....	....	14,604.88
5	Great Northern Express	....	....	....	....	....	236.51	....	....	425.35	....	....	661,86
6	National Express	....	....	....	80.16	....	....	....	....	....	....	....	80.16
7	United States Express	....	....	....	....	221.84	....	....	....	....	....	....	221.84
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	228.90	....	....	....	91.22	601.48	....	121.60
	Total	1,378.41	1,139.13	213.10	3,914.69	10,245.97	30,68.15	3,698.20	1,750.04	3,595.68	601.48	300.72	39,445.57

*Y compris le National Express Company, division de l'Est et de l'Ouest.

TABLEAU 2—SOMMAIRE du capital pour l'année close le 30 juin 1912.

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		ACTIONS.				DETTE CONSOLIDÉE						
								DÉSIGNATION.				
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Actions ordinaires en circulation.	Actions privilégiées en circulation.	Somme totale en circulation.	Proportion par rapport au capital.	Somme en circulation.	Proportion par rapport au capital.	Obligations.	Obligations sur revenu.	Obligations diverses.	Capital total.	Total des espèces réalisées sur actions.
		$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	$ c.				$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canadian Express....	1,705,200.00	....	1,705,200.00	....	....	....	....	....	....	1,705,200.00	865,200.00
3	Can. North'rn Expr'ss	1,000,000.00	....	1,000,000.00	....	....	....	....	....	....	1,000,000.00	....
4	Dominion Express...	2,000,000.00	....	2,000,000.00	....	40,000.00	....	....	....	40,000.00	2,040,000.00	2,000,000.00
5	Gr. Northern Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
6	National Express....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7	United States Expr'ss	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
8	Wells Fargo Express.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total..........	4,705,200.00	....	4,705,200.00	....	40,000.00	....	......	....	40,000.00	4,745,200.00	2,865,200.00

TABLEAU 3—Coût des immeubles et de l'équipement jusqu'à l'année close le 30 juin 1912, inclusivement.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Compte							
				Equipement					
Numéro	Nom des compagnies de messageries.	Immeubles servant à l'exploitation.	Locaux et dépendances servant à l'exploitation.	Wagons.	Chevaux.	Véhicules.	Autre équipement.	Equipement total.	Coût total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canadian Express	260,200.00	....	....	44,765.36	49,736.79	56,165.98	150,668.13	410,868.13
3	Canadian Northern Express	....	3,781.94	....	16,402.20	18,327.95	36,377.38	71,107.53	74,889.47
4	Dominion Express	500,000.00	1,145,184.00	....	99,058.70	151,525.45	286,998.07	537,582.22	2,182,766.22
5	Great Northern Express	....	....	....	....	....	....	....	....
6	National Express	....	....	....	....	....	....	....	....
7	United States Express	....	....	....	....	....	....	....	....
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	760,200.00	1,148,965.94	....	160,226 26	219,590.19	379,541.43	759,357.88	2,668,523.82

TABLEAU 4—SOMMAIRE du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1912.

Numéro	Nom de la compagnie de messageries.	Recettes brutes de l'exploitation.	Privilèges des messageries Dt.	Recettes des opérations.	Frais d'opérations.	Recettes nettes des opérations.	Recettes nettes des opérations extérieures.	Revenu total net.	Taxes.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Compte							
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	912,766.58	440,083.72	472,682.86	436,935.86	35,747.00	....	35,747.00	4,964.39
2	Canadian Express	3,046,186.41	1,386,873.70	1,659,312.71	1,347,773.34	311,539.37	6,276.24	317,815.61	34,534.28
3	Canadian Northern Express	778,642.28	302,837,35	475,804.93	276,411.07	199,393.86	....	199,393.86	6,897.61
4	Dominion Express	6,084,052.42	2,674,862.35	3,409,190.07	2,748,276.24	660,913.83	22,164.67	683,078.50	38,389.56
5	Great Northern Express	70,274.49	42,164.69	28,109.80	22,687.16	5,422.64	....	5,422.64	966.10
6	National Express	62,524.72	26,064.16	36,460.56	31,108.02	5,352.54	....	5,352.54	328.79
7	United States Express	23,904.94	11,323.39	12,581.55	12.498.51	83.04	....	83,45	986.05
8	Wells Fargo Express	16,066.26	8,033.13	8,033.13	4,429.80	3,603.33	....	3,603.33	421.80
	Total	10,994,418.10	4,892,242.49	6,102,175.61	4,880,120.00	1,222,055.61	28,440.91	1,250,496.52	87,488.58

TABLEAU 4—SOMMAIRE du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1912.

Numéro	Nom de la compagnie de messageries.	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
		Compte									
		Recettes provenant de l'exploitation	Autre revenu.	Revenu général brut.	Déduction des revenus bruts.	Revenu général net.	Dividendes.				Balance pour l'année.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	30,782.61		30,732.61		30,782.61					30,782.61
2	Canadian Express	283,281.33		28,3281.33	45,345.95	237,935.33		48,965.27			188,970.11
3	Can. Northern Express	192,496.25	180.74	192,676.99		192,676.99					192,676 99
4	Dominion Express	644,688.94		644,688.94	1,800.00	642,888.94	160,000.00		160,000.00	80,000.00	242,888.94
5	Great Northern Express	4,456.54		4,456.54		4,456.54					4,456.54
6	National Express	5,023.75		5,023.75		5,023.75					5,023.75
7	United States Express	Dt. 903.01		Dt. 903.01		Dt. 903.01					Dt. 903.01
8	Wells Fargo Express	3,181.53		3,181.53		3,181.53					3,181.53
	Total	1,163,007.94	180.74	1,163,188.68	47,145.95	1,116,042 73	160,000.00	48,965.27	160,000.00	80,000.00	667,077.46

TABLEAU 5—ETAT SOMMAIRE des recettes des opérations

	1	2	3	4	5	6
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Recettes provenant des transports.			Revenu provenant des	
		Revenu des messageries.	Divers provenant des transports.	Revenu total provenant des transports.	Mandats nationaux.	Mandats étrangers.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express.........	876,011.66	....	876,011.66	6,496.33	....
2	Canadian Express...........	2,945,744.61	17,052.07	2,962,796.68	59,355.13	....
3	Canadian Northern Express	752,935.67	....	752,935.67	15,820.80	....
4	Dominion Express	5,829,915.51	24,623.83	5,854,539.34	118,612.95	18,042.51
5	Great Northern Express....	68,866.45	....	68,866.45	1,249.67	13.51
6	National Express...........	62,254.80	....	62,254.80	....	....
7	United States Express......	23,904.94	....	23,904.94	....	....
8	Wells Fargo Express... ...	16,066.26	....	16,066.26	.. ..	....
	Total	10,575,699.90	41,675.90	10,617,375.80	201,534.88	18,056.02

DOC. PARLEMENTAIRE No 20e

pour l'année close le 30 juin 1912.

7	8	9	10	11	12	13	
OPÉRATIONS AUTRES QUE LES TRANSPORTS.							
Chèques de voyageurs nationaux.	Chèques de voyageurs étrangers.	Chèques à présentation.	Autres recettes.	Recettes brutes provenant de l'exploitation.	Privilèges des messageries.	Revenus totaux des opérations.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
282.16	833.91	7,073.47	22,069.05	912,766.58	440,083.72	472,682.86	1
....	593.77	21,800.74	1,640.09	3,046,126.41	1,386,873.70	1,659,312.71	2
....	....	9,885 81	....	778,642.28	302,837.35	475,804.93	3
2,524.44	1,287.24	44,886.36	44,159.58	6,084,052.42	2,674,862.35	3,409,190.07	4
....	....	144,86	....	70,274.49	42,164.69	28,109.80	5
....	....	....	269.92	62,524.72	26,064.16	36,460.56	6
....	....	....	....	23,904.94	11,323.39	12,581.55	7
....	....	....	....	16,066.26	8,033.13	8,033.13	8
2,806.60	2,714.92	83,791.24	68,138.64	10,994,418.10	4,892,242.49	6,102,175.61	

TABLEAU 6—ETAT sommaire des frais d'opérations

Numéro.	1	2	3	4	5
	Nom de la compagnie de messageries.	ENTRETIEN			
		Surintendance.	Locaux avec dépendances et terrains.	Equipement de bureau	Réparations de wagons
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	398.93	4,398.89	2,272.51	...
2	Canadian Express	...	...	2,494.97	...
3	Canadian Northern Express	20.00	67.14	1,350.16	...
4	Dominion Express	8,839.19	116,775.50	5,453.05	...
5	Great Northern Express	124.15	6.48	135.22	...
6	National Express	9.86	0.25	93.37	...
7	United States Express	...	38.74	37.49	...
8	Wells Fargo Express	...	...	...	...
	Total	9,392.13	121,287.00	11,836.77	...

Numéro.	14	15	16	17	18
	Nom de la compagnie des messageries.	FRAIS DU			
		Surintendance.	Agences extérieures.	Publicité.	Associations du trafic.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	3,253.69	2,892.87	674.34	179.58
2	Canadian Express	3,750.00	3,987.68	2,481.90	2,304.10
3	Canadian Northern Express	1,939.95	...	171.47	1,320.25
4	Dominion Express	42,498.25	...	9,448.22	2,348.78
5	Great Northern Express	287.49	...	23.00	11.04
6	National Express	...	0.16	62	72
7	United States Express	79.99	67 49	6.25	6.25
8	Wells Fargo Express	...	...	...	...
	Total	51,809.37	6,948.20	12,805.80	6,170.72

DOC. PARLEMENTAIRE No 20e

pendant l'année close le 30 juin 1912.

6	7	8	9	10	11	12	13
Renouvellement de wagons.	Chevaux	Réparations de véhicules.	Renouvellement de véhicules.	Equipement d'écuries.	Equipement du transport.	Autres frais.	Entretien total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	4,570.30	5,484.88	1,654.25	1,458.89	1,102.53	7.65	21,348.83
....	4,250.00	14,612.62	1,110.00	2,529.15	234.53	....	25,231.27
....	1,006.02	1,302.96	....	1,008.40	39.23	18.15	4,812.06
....	1,357.15	23,076.15	....	4,272.91	1,083.10	4.25	160,861.30
....	116.17	229.78	9.99	64.51	24.51	8.58	719.39
....	202.00	134.07	82.76	56.37	20.36	135.95	734.99
....	134.98	179.98	23.75	26.25	12.50	....	453.69
....	....	....	....	....	....	....	328.06
....	11,636.62	45,020.44	2,880.75	9,416.48	2,516.76	174.58	214,489.59

19	20	21	22	23	24	25	26
Trafic			Frais de transport.				
Papeterie et imprimerie.	Autres frais.	Trafic total.	Surintendance.	Office, Employés.	Commissions.	Employés sur wagons.	Fournitures et frais de bureau.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
746.94	2.75	7,750.17	21,702.15	96,968.40	36,397.54	60,403.76	13,022.42
1,872.61	....	14,396.29	43,945.54	272,676.15	326,779.67	136,308.07	39,016.60
1,645.82	....	5,077.49	13,846.61	49,391.53	64,295.22	29,346.67	4,052.40
11,758.94	128.92	66,183.11	92,348.73	529,022.99	285,184.44	224,628.83	54,336.70
89.33	....	410.86	957.92	3,906.14	4,185.83	3,072.99	382.21
....	....	1.50	1,013.01	5,947.44	1,900.67	3,149.31	586.97
46.25	....	206.23	394.95	2,958.40	1,572.31	1,926.02	293.71
....	....	160.96	....	....	....	....	....
16,159.89	131 67	94,186.61	174,208.91	960,871.05	720,315.68	458,835.65	111,691.01

TABLEAU 6—ETAT sommaire des frais d'opérations

Numéro.	27	28	29	30	31
	Nom de la compagnie de messageries.	FRAIS DE TRANSPORT			
		Loyer des bureaux locaux.	Employés des écuries.	Fournitures et frais de bureaux.	Employés des trains.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	17,728 29	8,805.19	36,154.63	30,172.51
2	Canadian Express	37,396.26	10,339.82	97,278.42	135,618.83
3	Canadian Northen Express	6,472.45	1,726.03	15,709.85	42,537.50
4	Dominion Express	403,544.27	21,751.61	186,804.76	239,811.10
5	Great Northern Express	546.70	192.37	1,399.10	2,947.06
6	National Express	710.02	230.55	2,305.27	2,544.44
7	United States Express	471.19	311.21	1,307.34	877.40
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....
	Total	467,264.18	43,356.78	340,959.37	454,508.84

Numéro.	40	41	42	43	44
	Nom de la compagnie de messageries.	FRAIS DE TRANSPORT			
		Autres frais.	Total des transports.	Salaires et frais relatifs aux officiers en général.	Salaires et frais des employés et garçons.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express	Cr. 4,82427,	374,792.85	3,790.11	19,488.21
2	Canadian Express	1,	202,761.59	27,135.56	47,752.69
3	Canadian Northern Express	Cr. 696.24	244,375.30	3,470.49	12,686.05
4	Dominion Express	2,023.61	219,067.85	31,290.20	182,902.95
5	Great Northern Express	450.22	20,359.15	104.40	824.35
6	National Express	7,089.96	28,576.18	133.08	631.71
7	United States Express	8.76	11,171.27	86.16	401.22
8	Wells Fargo Express	....	3,414.69	....	....
	Total	4,052044,	,075,515.28	66 010.00	264,687.18

pendant l'année close le 30 juin 1912—*Suite.*

32	33	34	35	36	37	38	39
—*Suite.*							
Fournitures et frais des trains.	Employés camionneurs.	Frais relatifs aux employés camionneurs.	Papeterie et imprimerie	Perte et dommage fret.	Perte et dommage en argent.	Dommages aux propriétés.	Blessures.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1,496.72	28,429.31	2,105.13	8,420.26	16,984.33	73.81	175.18	582.54
833.80	.....	30,205.93	29,399.27	28,755.36	13,253.37	55.82	898.68
100.23	1,072.25	722.00	12,960.73	23,69.23	....	58.13	409.00
1,645.91	14,859.82	8,224.26	61,966.17	57,251.39	2,635.65	333.29	3,691.97
29.72	473.79	....	531.01	771.26	....	2.61	110.85
66.95	1,911.49	120.94	325.40	653.40	2.24	3.25	14.87
6.25	216.22	....	254.97	512.44	11.25	3.75	45.00
....	....	....	....	....	....	....	....
4,179.58	46,962.88	41,378.26	113,857.81	10,7297.41	15,976.32	631.98	5,752.91

45	46	47	48	49	50	51	52
—*Suite.*	FRAIS GÉNÉRAUX						
Fournitures et frais généraux de bureau.	Frais d'avocat.	Assurances	Pensions.	Papeterie et imprimerie	Autres frais	Total général des frais.	Total des frais d'opération
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.
1,790.62	1,937.92	2,534.54	1,950.35	610.06	942.20	33,044.01	436,935.86
15,314.77	1,089.53	4,550.19	6,000.00	3,051.42	490.00	105,384.19	1,347,773.34
599.59	2,794.12	2,304.16	....	191.06	102.49	22,147.93	276,411.07
19,972.12	3,415.84	18,881.06	39,920.71	17,200.79	17,582.65	331,166.33	2,748,276.24
83.31	4.81	134.65	....	41.32	4.29	1,197.13	22,687.16
81.47	55.64	131.06	207.02	8.13	547.24	1,795.35	31,108.02
43.75	78.75	27.51	7.51	13.76	8.76	667.42	12,498.51
....	....	....	....	....	....	526.16	4,429.80
37,885.63	9,376.61	28,563.18	48,085.59	21,116.54	19,677.63	495,928.52	488,120.00

TRBLEAU 7—SOMMAIRE des taxes et cotes par province pendant l'année close le 30 juin 1912.

	1	2	3	4	5	6	1	8	9	10	11	12	13
		Provinces.											
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile-du-Prince-Edouard	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie Britannique.	Yukon.	Etranger.	Montant Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American Express												4,964.39
2	Canadian Express	564.28	321.96	280.20	6,223.99	23,559.78	550.45	285.55	866.16			1,881.91	34,534 28
3	Can. Northern Express				358.20	3,159.37	641.81	673.70	274.73			1,789.80	6,897.61
4	Dominion Express	565.30	118.73		14,245.55	19,050.52	1,912.77	1,237.49	554.30	704.90			38,389.56
5	Great Northern Express						272.80			693.30			966.10
6	National Express				328.79								328.79
7	United States Express					986.05							986.05
8	Wells Fargo Express									421.80			421.80
	Total	1,129.58	440.69	280.20	21,156.53	46,755.72	3,377.83	2,196.74	1,695.19	1,820.00	......	3,671.71	87,488.58

TABLEAU 8—SOMMAIRE de l'équipement en la possession des compagnies pendant l'année close le 30 juin 1912.

Numéro.	1	2		3		4		5		6		7		8	
	Nom de la compagnie de messageries.	Automobiles.		Wagons.		Coffres-forts des wagons papetiers.		Wagons doubles.		Trucks à quatre roues.		Chevaux et autres animaux de trait.		Coffres de messagers.	
		No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant. $ c.	No.	Montant. $ c.	No.	Montant. $ c.	No.	Montant. $ c.	No.	Montant. $ c.
1	American Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canadian Express	....	....	....	....	2	375.00	40	7,565.60	602	11,475.00	320	44,765.36	193	3,742.70
8	Canadian Northern Express	1	3,016.00	....	....	27	827.00	15	3,464.00	106	4,314.12	68	16,402.20	48	1,826.67
4	Dominion Express	1	4,500.00	....	....	94	22,895.21	53	21,372.23	1288	43,448.35	851	99,058.70	402	10,780.84
5	Great Northern Express	....	....	....	....	....	....	....	....	11	275.00	3	428.30	2	20.00
6	National Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	30.00
7	United States Express	....	....	....	....	....	....	....	....	14	168.00	3	225.00	4	26.00
8	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	2	7,516.00	....	....	123	24,097.21	108	32,401.83	2021	59,675.47	1245	160,879.56	652	16,426.21

TABLEAU 8—Etat sommaire de l'équipement en la possession des compagnies pendant l'année close le 30 juin 1912—*Suite.*

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	9 Malles de messagers.		10 Fournitures de bureaux et accessoires.		11 Coffres de bureaux.		12 Wagons simples.		18 Traîneaux.		14 Equipement d'écuries.		15 Autre équipement.		16 Nombre total.	17 Montant total.
		No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.	No.	Montant.		
			$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1	American Express....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canadian Express.....	310	4,468 99		14,222 88	313	14,610 00	270	32,620 30	217	9,340 89	269	6,802 31		679 10	2 ,536	150,668 13
8	Can. Northern Express	22	428 97		4,614 83	173	16,342 11	39	7,385 00	46	4,462 95		2,404 35		5,619 33	545	71,107 53
4	Dominion Express....	716	12,831 58		48,168 91	590	71,033 71	379	86,244 14	417	39,409 08		17,744 13		60,050 34	4,791	537,582 22
5	Great North'n Express	1	2 00		119 18	12	631 32	4	554 12	2	47 45		39 36		236 93	35	2,353 66
6	National Express......	2	10 00		....	1	20 00		....		....		....		36 00	6	96 00
7	United States Express.		....	47	236 50	6	240 00	7	350 00	4	40 00	7	65 00	9	34 00	101	1,384 50
3	Wells Fargo Express..		....		....		....		....		....		....		....	......	....
	Total..........	1,051	17,791 54	47	67,362 30	1,095	102,877 14	699	127,153 56	686	53,300 37	276	27,055 15	9	66,655 70	8,014	763,192 04

TABLEAU 9—Sommaire des documents financiers émis pour l'année close le 30 juin 1912.

	1	2.	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Mandats vendus.				Chèques de Voyageurs.				Mandats émis.	Echanges télégraphiques.	Lettres de change émises.	Autres valeurs émises.	No. de bureaux de messageries au Canada.	No. de bureaux d'émission de mandat.
		Nationaux.		Etrangers.		Nationaux.		Etrangers.							
		Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.						
			$ c.		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1	American Express	116,802	1,599,496 49	....	....	24,403	653,190 00	29,555	798,270 00	146,892 22	18,304 55	142,166 30	....	162	140
2	Canadian Express	871,639	10,654,595 81	....	....	....	....	5,920	182,160 00	1,222,240 61	....	....	352,651 85	863	807
3	Canadian Northern Expr'ss	328,042	4,133,844 25	....	....	....	....	5,882	121,191 00	795,799 11	164,465 52	....	152,527 50	409	421
4	Dominion Express	2,000,919	28,761,392 07	98,957	2,698,025 85	21,029	625,895 66	....	....	3,297,168 05	....	....	....	1.385	4,828
5	National Express *	14,695	271,858 87	65	8 71	....	....	....	....	52,721 51	....	....	....	30	39
6	United States Expr'ss	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17	.....
7	Wells Fargo Express	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	29	.....
														11	8
	Total	8,380,997	745,620,681 99	99,022	2,698,796 91	45,432	1,279,085 66	41,307	1,051,421 00	5,514,821 50	182,770 07	142 166 30	505,179 35	2,915	6,288

* Tous les mandats vendus par la National Express Company figurent dans le compte de l'American Express Company.

